



**Escola de Camins**

Escola Tècnica Superior d'Enginyeria de Camins, Canals i Ports  
UPC BARCELONATECH

**Transformació urbanística de la  
Plaça de les Glòries: nova  
centralitat i vertebració de canvis**

Treball realitzat per:

**Nuria Mateos Rabaza**

Dirigit per:

**Míriam Villares Junyent**

Grau en:

**Enginyeria de la Construcció**

Barcelona, **maig de 2013**

Departament d'Infraestructura del Transport i del Territori

**TREBALL FINAL DE GRAU**

# **TRANSFORMACIÓ URBANÍSTICA DE LA PLAÇA DE LES GLÒRIES: NOVA CENTRALITAT I VERTEBRACIÓ DELS CANVIS**

Autora: Nuria Mateos Rabaza  
Tutora: Míriam Villares Junyent

## **RESUM**

Actualment, a la Plaça de les Glòries de Barcelona, s'està produint una gran transformació urbanística, que finalment, ha de dotar aquest espai urbà d'una nova centralitat. La principal intervenció que s'ha de desenvolupar és la renovació de la forma de la pròpia plaça, amb l'enderroc de l'anella viària elevada i amb una nova distribució de la vialitat.

L'objectiu d'aquesta tesina és analitzar les repercussions urbanístiques, sociològiques i econòmiques d'aquest canvi i estudiar com el nou node dinamitzarà, a diferents nivells, la reconversió del sector a Llevant de la ciutat.

L'estudi s'ha fet a partir de la Modificació del Pla General Metropolità i arran de les diferents transformacions i modificacions que s'han produït a la plaça, s'han analitzat tant els impactes sobre la mobilitat, com els socials, ambientals i urbanístics.

En primer lloc, per situar-nos contextualment, s'han cercat referències històriques i s'ha recopilat informació sobre el Projecte de Reforma i Eixample de Barcelona de l'any 1859 d'Ildefons Cerdà. En ell es va plantejar una nova estructura de ciutat i que encreuava en un mateix punt tres de les principals vies de Barcelona (les Avingudes Diagonal i Meridiana i la Gran Via), espai que avui dia coneixem com: la Plaça de les Glòries Catalanes. Més enllà del context històric, s'ha realitzat una anàlisi urbanística, per això s'ha recopilat informació sobre els processos de planificació previstos a la plaça i al seu entorn.

La tesina contempla, després de les actuacions de l'anella viària el 1992, la gran aportació de la Plaça de les Glòries respecte la millora de la mobilitat, de l'accessibilitat i de la integració urbana. Sense deixar de banda les constants transformacions i els processos de revalorització urbana sorgits amb motiu de la celebració dels Jocs Olímpics, que van fer que l'entorn social de la plaça es veiés afectat.

Els resultats d'aquesta anàlisi ens porta a determinar que el procés en el que es troba la Plaça de les Glòries, ha de concloure amb l'adquisició del rol de centralitat que tenia reservat i previst de forma teòrica des de fa més de 150 anys. Aquesta centralitat a demés d'esdevenir punt de referència de la nova economia, també serà el lloc de convergència de la zona. S'haurà d'assegurar però, que a la plaça se li atorgui aquesta funció central, procurant que no torni a ocórrer el mateix que va succeir amb la construcció del tambor.

# **TRANSFORMACIÓN URBANÍSTICA DE LA PLAZA DE LAS GLORIAS: NUEVA CENTRALIDAD Y VERTEBRACIÓN DE LOS CAMBIOS**

Autora: Nuria Mateos Rabaza  
Tutora: Míriam Villares Junyent

## **RESUMEN**

Actualmente, en la Plaza de las Glorias de Barcelona, se está produciendo una gran transformación urbanística, que finalmente, debe dotar este espacio urbano de una nueva centralidad. La principal intervención que se debe desarrollar es la renovación de la forma de la propia plaza, con la deconstrucción de la anilla viaria elevada y con una nueva distribución de la vialidad.

El objetivo de esta tesina es analizar las repercusiones urbanísticas, sociológicas y económicas de este cambio y estudiar como el nuevo nudo dinamizará, a distintos niveles, la reconversión del sector a Levante de la ciudad.

El estudio se ha hecho a partir de la Modificación del Plan General Metropolitano y a raíz de las diferentes transformaciones y modificaciones que se han producido en la plaza, se han analizado tanto los impactos sobre la movilidad como los sociales, ambientales y urbanísticos.

En primer lugar, para situarnos contextualmente, se han buscado referencias históricas y se ha recopilado información sobre el Proyecto de Reforma y Ensanche de Barcelona del año 1859 de Ildefons Cerdà. En éste se planteó una nueva estructura de ciudad que entrecruzaba en un mismo punto tres de las principales vías de Barcelona (las Avenidas Diagonal y Meridiana y la Gran Vía), espacio que hoy en día conocemos como: la Plaza de las Glorias Catalanas. Más allá del contexto histórico, se ha realizado un análisis urbanístico, por ello se ha recopilado información sobre los procesos de planificación previstos en la plaza y en su entorno.

La tesina contempla, después de las actuaciones de la anilla viaria el 1992, la gran aportación de la Plaza de las Glorias respecto la mejora de la movilidad, de la accesibilidad y de la integración urbana. Sin dejar de lado las constantes transformaciones y los procesos de revalorización urbana surgidos con motivo de la celebración de los Juegos Olímpicos, que hicieron que el entorno social de la plaza se viera afectado.

Los resultados de este análisis nos llevan a determinar que el proceso en el que se encuentra la Plaza de las Glorias debe concluir con la adquisición del rol de centralidad que tenía reservado y previsto de forma teórica desde hace más de 150 años. Esta centralidad, además de convertirse en punto de referencia de la nueva economía, también será el lugar de convergencia de la zona. Pero, se deberá asegurar que a la plaza se le otorgue esta función central, procurando que no vuelva a ocurrir lo mismo que sucedió con la construcción del tambor.

# **URBAN TRANSFORMATION OF THE “PLAÇA DE LES GLÒRIES”: NEW CENTRALITY AND STRUCTURING OF CHANGES**

Author: Nuria Mateos Rabaza  
Tutor: Míriam Villares Junyent

## **ABSTRACT**

Nowadays, in the “Plaça de les Glòries”, is happening an interesting urban transformation, which finally it has to give a new centrality to this urban place. The main thing we must develop is the renewal of the form of the square, with the deconstruction of the elevated ring road and a new road distribution.

The aim of this minor thesis is to analyze urban, sociological and economic impacts of this change and to study how the new node will invigorate, at different levels, the conversion to raise East sector of the city.

The study has been made from the Modificació del Pla General Metropolità and because of the different transformations and changes that have occurred in the square.

In first place, historical references and information of the Projecte de Reformail Eixample de Barcelona in 1859 by Ildefons Cerdà have been compiled. In this project, a new city structure intersected at one point by three of the main roads of Barcelona (the Diagonal and Meridiana Avenue and Gran Via) was raised, the space that is known today as the Plaça de les Glòries Catalanes. Beyond the historical context, urban analysis has therefore been compiled information on the planning process under the square and its surroundings.

The minor thesis provides, after performances of the ring road in 1992, a great contribution to the Plaça de les Glòries on improving mobility, accessibility and urban integration. Without neglecting the constant transformations and urban regeneration processes arising on the occasion of the celebration of Olympic Games, which made the social environment of the square was affected.

The results of this analysis lead us to determine that the process of the Plaça de les Glòries should conclude with the acquisition of the role of centrality that had booked and predicted theoretically for more than 150 years. This centrality, as well as becoming a benchmark of the new economy, is the place of convergence in the area. But, it must be ensured that the square is granted this central role, ensuring that does not happen again as the case with the construction of the drum.

## *Barcelona i jo*

*A mida que arriben homes  
es va fent gran la ciutat.  
A mida que els peus li creixen  
se li fa petit el cap.  
A mida que creix oblida,  
inflada de vanitat,  
que sota l'asfalt hi ha la terra  
dels avantpassats.*

*A mida que perd la mida  
es va omplint de presoners,  
de robinsons d'estar per casa,  
nàufrags enmig del merder  
que viuen vides petites  
en petits móns de formigó.  
Així estan les coses entre  
Barcelona i jo.*

*Mil perfums i mil colors.  
Mil cares té Barcelona.*

*La que en Cerdà somnià,  
la que va esguerrar en Porcioles,  
la que devoren les rates,  
la que volen els coloms,  
la que es remulla a la platja,  
la que s'enfila als turons,  
la que per Sant Joan es crema,  
la que compta per dansar,  
la que se'm gira d'esquena  
i la que em dona la mà.*

**Joan Manuel Serrat**

## ÍNDIX

1.	Introducció.....	2
1.1.	Objectius .....	3
1.2.	Metodologia i antecedents .....	3
2.	El marc conceptual: definició de plaça .....	6
2.1.	Introducció històrica de la Plaça de les Glòries .....	8
3.	Breu recorregut històric: la Barcelona dels segle XIX .....	14
3.1.	La figura d'Ildefons Cerdà .....	15
3.2.	La proposta del Pla Cerdà.....	18
	L'Eixample districte modernista.....	22
4.	El context de la plaça al segle XX: les reaccions veïnals .....	24
4.1.	Anàlisi de la població.....	27
4.2.	Anàlisi socio-econòmic.....	32
4.3.	Anàlisi de l'habitatge .....	32
5.	Els canvis proposats: projecte de reforma de la plaça .....	34
5.1.	Equipaments pels barris.....	52
5.2.	Altres propostes ciutadanes .....	57
6.	La contesta veïnal a la transformació de la plaça .....	60
6.1.	Conflicte social i econòmic.....	62
6.2.	Els actors implicats.....	63
7.	Avaluació dels impactes.....	66
7.1.	Impacte ambiental.....	66
7.2.	Impacte urbanístic.....	69
7.3.	Impacte sobre la mobilitat .....	70
7.4.	Impacte social .....	72
8.	Conclusions.....	73
	BIBLIOGRAFIA .....	75
	ÍNDIX DE FIGURES .....	78
	ÍNDIX DE TAULES .....	80
	ANNEX 1. Enquesta.....	81

## 1. Introducció

La ciutat de Barcelona es renova i pateix canvis constantment i hi ha una zona que els demana des de fa molt de temps, el sector que ocupa la Plaça de les Glòries Catalanes. Tot i que existeix un projecte de reforma, les obres van molt endarrerides i gairebé no s'aprecia la seva evolució.

La principal actuació a la plaça ha sigut l'enderroc de l'anell viari elevat, centre de la majoria de queixes veïnals. Amb la reforma plantejada, una de les intervencions més importants que s'haurà de desenvolupar és la nova distribució de la vialitat. Però el principal objectiu d'aquesta transformació urbanística és aconseguir que aquest espai urbà contingui una nova centralitat a la ciutat de Barcelona. Malgrat que s'hi ha pensat des del moment de la seva construcció, mai no ha estat del tot eficaç. És important també, destacar que aquesta remodelació ha d'aconseguir convertir la Plaça de les Glòries en un símbol de referència de la nova economia.

Aquesta centralitat urbana li va ser assignada fa uns 150 anys. Va ser Ildefons Cerdà qui, en el seu pla, va plantejar la plaça com un centre nodal de la ciutat de Barcelona. Tot i així, la plaça amb el tambor elevat és molt més recent, va ser inaugurada el 1992 i posteriorment, al cap de dues dècades, es va procedir al seu desmuntatge.

Ara per ara, l'entorn de la plaça compta amb els principals edificis d'equipaments públics i privats de la capital de Barcelona. En són alguns exemples el Teatre Nacional de Catalunya, l'Auditori, la Torre Agbar... A més, la plaça queda annexada al barri tecnològic del 22@Barcelona, que enguany celebra 10 anys veient realitzat el seu objectiu de recuperar la vocació productiva del Poblenou i convertint-se novament en motor econòmic de la ciutat. El projecte transforma 200 hectàrees de sòl industrial del Poblenou en un nou districte productiu dotat d'innovació urbana, econòmica i social.

Són moltes les fases que queden per concloure les reformes en aquest sector de la ciutat, però un cop acabin, la remodelació de la Plaça de les Glòries propiciarà que aquest espai compleixi finalment el rol de centralitat que teòricament se li havia atorgat.

## 1.1. Objectius

L'objectiu principal d'aquesta tesina és analitzar la proposta de Modificació del Pla General Metropolità de la Plaça de les Glòries Catalanes i del seu entorn. S'avaluaran diferents aspectes urbanístics, econòmics i socials que intervenen en la transformació i que han de propiciar que la plaça que coneixem esdevingui un gran espai vertebrador de la ciutat.

Els objectius específics d'aquesta tesina són els següents:

- Anàlisi de la Plaça de les Glòries en el context del Pla Cerdà.
- Anàlisi dels problemes que generen la Plaça de les Glòries i entorns als veïns de la zona.
- Breu descripció històrica i social dels barris i estudi del medi social afectat tant per l'actual plaça com per les obres que s'hi realitzen o s'hi han de realitzar.
- Descripció i evolució cronològica del projecte de remodelació de la plaça i del seu entorn, així com el reconeixement dels equipaments construïts i previstos.
- Anàlisi del conflicte veïnal i anàlisi dels actors que intervenen en el projecte de remodelació de les Glòries.
- I finalment, avaluació dels impactes ambientals, socials, urbanístic i sobre la mobilitat.

## 1.2. Metodologia i antecedents

La tesina té com a base el Projecte de Reforma i Eixample de la ciutat de Barcelona, planificació urbana redactada l'any 1859 de la mà d'Ildefons Cerdà.

Des d'aquest antecedent històric s'estudia el procés de remodelació al que està sotmesa la Plaça de les Glòries des de que Cerdà la va dissenyar, dins del seu pla, fins a la última proposta que s'ha generat.

Per tenir una visió més general de l'objecte d'estudi, s'analitza el procés de canvi des de diferents punts de vista: social, econòmic i urbanístic.



En primer lloc s'ha fet una cerca bibliogràfica per a situar l'objecte de la plaça en el seu context històric i urbanístic. Paral·lelament s'han consultat i analitzat diverses fonts bàsiques d'informació i documentació econòmica, social i urbanística, així com els principals plans i projectes del departament d'Urbanisme de l'Ajuntament de Barcelona. A més, també es va realitzar un altre tipus de treball de camp: es va fer un sondeig d'opinió a la població veïna (ja fos per motius residencials o laborals). Es va realitzar en dia laborable, el gener de 2013, i es va enquestar a 14 persones. El perfil de la mostra és representatiu dels habitants del barri, ja que es van seleccionar per sexes i edats, des dels 25 fins als 80. L'enquesta (*Annex1*) conté un seguit de resultats que s'han utilitzat com a valor qualitatiu a l'hora d'avaluar el procés del canvi produït pel projecte de remodelació de la Plaça de les Glòries.

El treball s'ha estructurat seguint la línia cronològica. Aquesta avarca tres segles, es parteix del XIX, es passa pel XX i s'acaba el XXI, i s'ha distribuït d'aquesta manera per aconseguir que la comprensió històrica de totes les transformacions fos més clara.

La tesina s'estructura en un contingut de sis capítols fonamentals amb la intenció de donar al cos del treball una cronologia històrica. A continuació s'explicita la distribució que segueixen els capítols i el seu respectiu contingut:

El primer capítol conté **El marc conceptual: definició de plaça**. En aquest s'introdueixen els conceptes centrals així com la història de la Plaça de les Glòries.

En el segon capítol es configura el context històric, un **Breu recorregut històric: la Barcelona del segle XIX**. En aquest bloc, tal i com diu el títol, es descriu la ciutat del segle XIX i també apareix una curta biografia d'Ildefons Cerdà, acompanyada del planejament urbanístic que aquest va fer per Barcelona.

El tercer capítol es centra en **El context de la plaça al segle XX: les reaccions veïnals**, en el qual es fa una anàlisi del medi social afectat, es posen en context els principals paràmetres socioeconòmics i les problemàtiques suscitées.

En el quart capítol, **Els canvis proposats: Projecte de reforma de la plaça**, s'analitza el projecte tècnic, s'expliquen totes les modificacions i transformacions previstes per a millorar la Plaça de les Glòries i s'exposen les propostes alternatives que es plantegen des de l'esfera ciutadana.

En el cinquè capítol, **La contesta veïnal a la transformació de la plaça**, s'analitza el conflicte que genera la remodelació de la plaça i es reconeixen i defineixen els actors que intervenen en la transformació.

En el sisè capítol s'expliciten els resultats: l'**Avaluació dels impactes** i s'estudien agrupant-los en les següents categories: ambientals, socials, urbanístics i sobre la mobilitat.

Per últim trobem les conclusions, on s'ha fet una valoració general dels impactes i s'ha determinat la importància d'entendre la Plaça de les Glòries Catalanes com una peça clau en l'evolució d'aquell sector de la ciutat de Barcelona.

## 2. El marc conceptual: definició de plaça

Si busquem el significat de *plaça* al diccionari trobem la següent definició: 'lloc ample i espaiós, a l'interior d'una població, on solen confluïr diversos carrers'<sup>1</sup>.

'A l'antiguitat fou el centre de la vida política i comercial; a Grècia era anomenada àgora, i a Roma, fòrum i era el lloc on es concentraven tots els edificis públics importants. A l'edat mitjana continuà tenint la mateixa funció i aparegueren les places quadrades i porticades. Aquest tipus de plaça continuà durant el Renaixement, bé que en aquest moment aparegué un nou concepte de plaça-monumental oberta i amb efectes de perspectiva,...'<sup>2</sup>

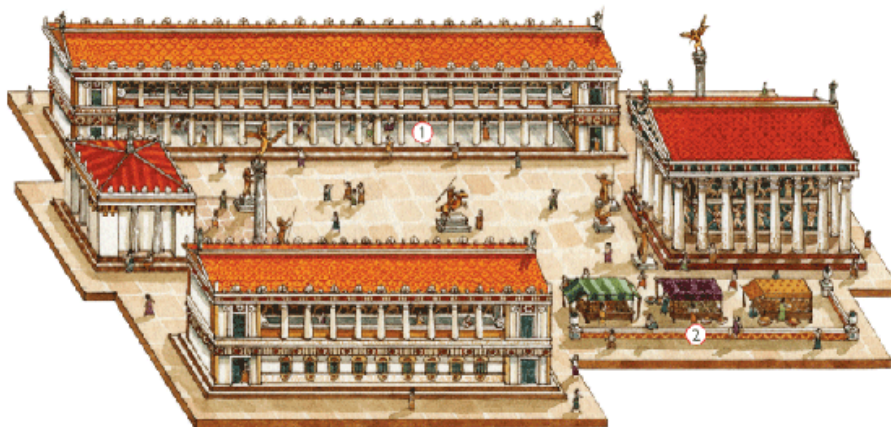


Figura 1.- Reconstrucció d'una àgora.  
Font: Blog *art en vena*.

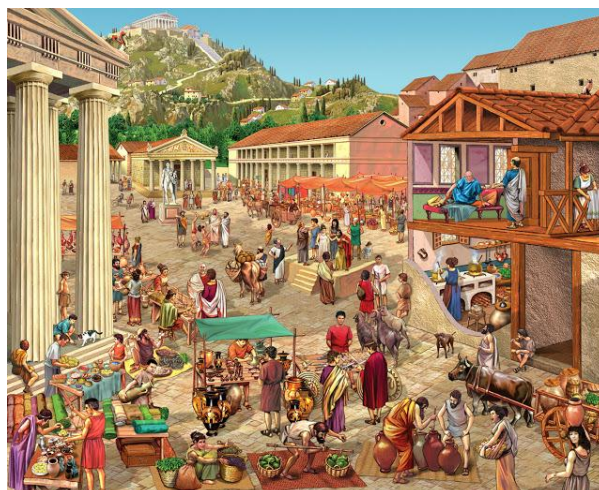


Figura 2.-Vida quotidiana a l'àgora.  
Font: Blog *art en vena*.

<sup>1</sup> Gran diccionari de la llengua catalana

<sup>2</sup> Gran enciclopèdia catalana

Tal i com s'ha dit, les places s'han construït des de fa molts anys i seria molt difícil trobar alguna ciutat que avui dia no en gaudís d'una, ja sigui de forma rodona, quadrada, rectangular, etc. Aquests espais públics solen acollir un gran nombre d'activitats i gràcies a la vitalitat que confereixen a les ciutats se les considera el centre per excel·lència de la vida urbana.



Figura 3.- Fòrum de Roma reconstruït.  
Font: Blog *clàssics a la romana*.

Al ser considerades elements nuclears de la població, sempre s'han aixecat les edificacions més representatives al seu voltant conferint-li un aspecte de poder, aspecte singular que fa que a la gran majoria s'hi puguin trobar monuments i/o estàtues amb motius commemoratius històrics.

Però, tornant al gran ventall d'activitats que s'hi poden realitzar, ja siguin socials, comercials i/o culturals; hi ha places a les que també se'ls atorga una funció simbòlica que pot ser política o religiosa, fet pel qual sovint s'utilitzen per realitzar activitats amb motius lúdics, festius o mobilitzacions de protesta, com és el cas de les manifestacions.

D'altra banda, i per reafirmar tot allò que s'ha exposat al principi, a molts pobles no és estrany trobar la *plaça de l'església*, la *plaça de l'ajuntament*... que en la majoria dels casos esdevenen la plaça central, el que normalment es coneix com la *plaça del poble*. Sense oblidar que, a més, el terme 'plaça' també pot tenir significat militar (plaça forta) o econòmic (mercat).

Un cop plasmada la idea de *plaça* també estaria bé introduir un parell de conceptes més. Aquests són: *transformació* i *remodelació*. Ja que la tesina gira al voltant de tots ells.

Pel que fa a *transformació*, sabem que és l'acció i efecte de transformar. Busquem llavors, *transformar* al diccionari. Les definicions que trobem són les següents: “donar un altre aspecte a algú o a alguna cosa”<sup>3</sup>, “convertir una cosa en una altra”<sup>4</sup> o bé “donar a alguna cosa un ús distint”<sup>5</sup>.

Les tres s'adeqüen perfectament a l'objecte d'estudi del nostre treball ja que es vol aconseguir una plaça amb un aspecte més transparent i més verd, se la vol convertir en un nus de distribució de la mobilitat i, per últim, se li vol donar diferents i nous usos.

D'altra banda, pel que fa a *remodelació*, sabem que és l'acció i efecte de remodelar, és a dir, de tornar a modelar. Si ens ajudem del diccionari trobem el següent significat: “modificar la forma o l'aspecte (d'alguna cosa) per conformar-la a algun altre model o adaptar-la a alguna funció específica”<sup>6</sup>.

És evident també, que la definició s'ajusta al nostre treball, ja que la plaça preveu una modificació tant de la seva forma com del seu aspecte i se la vol adaptar a certes funcions que s'explicaran més endavant.

Arribats a aquest punt i havent enunciat aquests tres conceptes, ja podem donar pas a la introducció històrica de la Plaça de les Glòries Catalanes.

## 2.1. Introducció històrica de la Plaça de les Glòries

Ildefons Cerdà va projectar cap al 1859, en el Pla de l'Eixample, la Plaça de les Glòries Catalanes com un dels centres nodals més importants de la ciutat de Barcelona.

La plaça es troba situada en el límit entre els districtes barcelonins de l'Eixample i de Sant Martí i constitueix un nus viari on conflueixen tres dels principals carrers de la ciutat: l'Avinguda Diagonal, l'Avinguda Meridiana i la Gran Via de les Corts Catalanes. A més, també és el punt de connexió de dues línies de metro, el tramvia i el ferrocarril. Tant l'encreuament d'aquests carrers com dels diferents tipus de transport públic i la seva condició, li han conferit a la plaça una situació estratègica, fet pel qual se la considera la porta d'entrada i sortida de la ciutat.

---

<sup>3</sup> Gran diccionari de la llengua catalana

<sup>4</sup> Gran diccionari de la llengua catalana

<sup>5</sup> Gran diccionari de la llengua catalana

<sup>6</sup> Gran diccionari de la llengua catalana



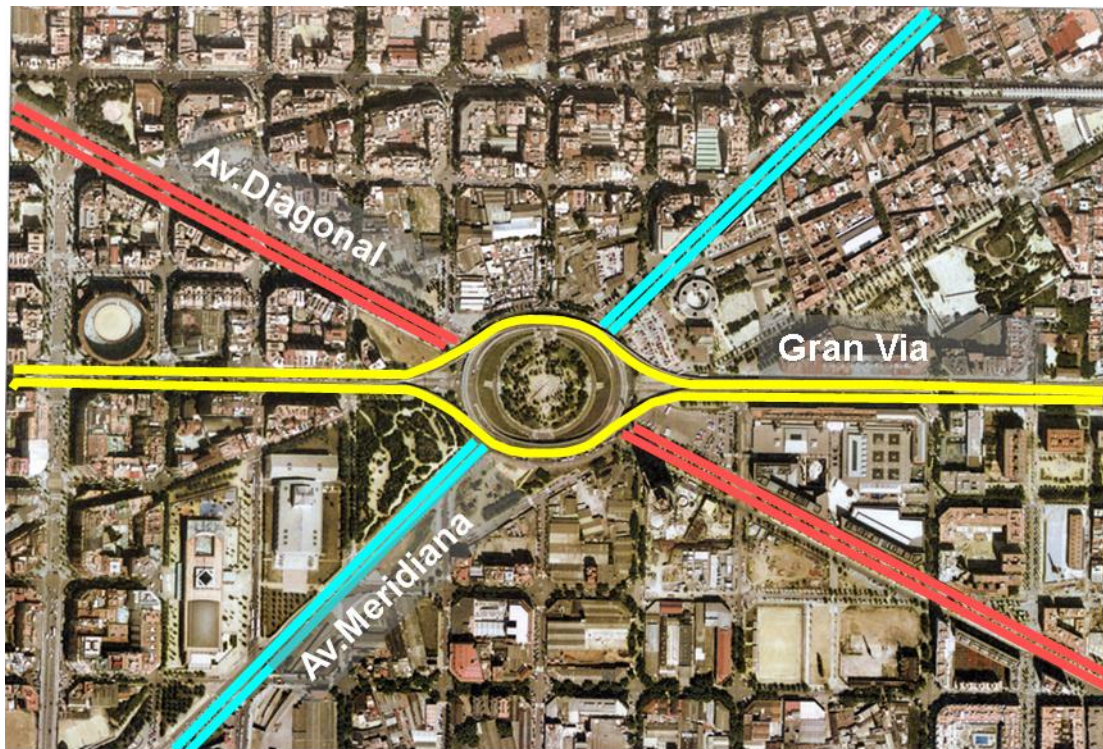


Figura 4.- Confluència de les Avingudes Diagonal, Meridiana i la Gran Via.

Font: Presentació: la transformació de la Plaça de les Glòries i el seu entorn. Ajuntament de Barcelona.

Els anys cinquanta les avingudes Diagonal, Meridiana i Gran Via s'encreuaven amb les línies del ferrocarril fins que a finals dels seixanta es van unir la Meridiana i la Gran Via amb un *scalextric* que absorbia el creixent trànsit de vehicles. Més tard, durant els anys setanta, es van anar construint passos elevats. Però no va ser fins a final dels anys vuitanta que Josep Antoni Acebillo, arquitecte en cap de l'Ajuntament en aquella època, dirigís el projecte de l'anella viària elevada.

La Plaça de les Glòries, tal i com està avui en dia configurada, és una de les moltes infraestructures associades al Jocs Olímpics de Barcelona, ja que tant aquesta com el nus viari es van obrir el 1991, però es van inaugurar oficialment el 15 de gener de 1992. L'objectiu d'aquesta era organitzar la circulació rodada d'entrada i sortida al nord de la ciutat i va suposar un cost de 2.860 milions de pessetes (17.188.946,19 euros).



Figura 5.- Vista aèria de l'espai de la plaça l'any 1991.  
Font: Pàgina web de l'empresa iknos.

Sota el nus viari s'hi va construir un gran aparcament, aquest també era un dels altres objectius de la plaça, ja que estava previst per a que la gent que entrava a Barcelona per la Plaça de les Glòries deixés el seu vehicle allà i utilitzés el transport públic per moure's per la ciutat. Al poc temps de la inauguració del pàrquing van adonar-se que tant la població com els visitants de la ciutat en feien molt poc ús, va ser llavors quan es va decidir que part d'aquest serviria com a dipòsit municipal de la grua.



Figura 6.- Vista aèria de la plaça l'any 1992.  
Font: Pàgina web de l'empresa iknos.



Tanmateix, però, va suposar la creació d'una barrera per a la comunicació entre els barris que hi conflueixen i la gran densitat de trànsit va comportar un empitjorament de les condicions ambientals i de la qualitat de vida de l'entorn urbà. A més, el jardí interior de la plaça va esdevenir en poc temps 'el mercat de la pobresa', un espai dedicat a la venda ambulants il·legal.



Figura 7.- Lateral del tambor, barrera visual.  
Font: Blog *buscant raons*.

Aquests motius van ser els detonants pels quals les AAVV implicades van començar a treballar per a la transformació de la Gran Via en una via urbana, minvant la seva característica d'autopista, i per a l'eliminació de les estructures viàries elevades.



Figura 8.- Vista de l'estructura viària elevada.  
Font: Pàgina web de l'AVV del Clot-Camp de l'Arpa.

Les mobilitzacions veïnals es van anar repetint fins que a final del 2003 van obtenir els primers resultats: l'Ajuntament de Barcelona va presentar un projecte de remodelació de la Plaça de les Glòries Catalanes. Aquesta nova proposta es centrava en millorar la mobilitat dels transports col·lectius, amb una estació intermodal, i plantejava el soterrament de part de la circulació rodada



així com la construcció d'una plaça contínua per als vianants. D'altra banda, també es centrava en impulsar la centralitat de la plaça. Amb la proposta es resolien els problemes viaris i infraestructurals, encara que n'hi havia d'altres que no hi quedaven definits, així com la manca d'equipaments o l'espai ocupat i la futura ubicació de la fira de Bellcaire.



Figura 9.- Imatge aèria de la Plaça de les Glòries des del costat mar.  
Font: Ajuntament de Barcelona.

El 2004 l'Ajuntament de Barcelona va presentar l'esbós del projecte de reforma de la Plaça de les Glòries a les entitats veïnals. Es preveia que la durada d'aquest seria d'uns vuit anys i el Pla d'inversions preveia destinar 18 milions d'euros a les primeres obres de reforma de la plaça.

Dos anys més tard, l'Ajuntament de Barcelona va tirar endavant la definició del projecte de reforma de la plaça i va iniciar els tràmits administratius d'execució. El projecte, que compta amb un pressupost de 600 milions d'euros i un termini de deu anys per a l'execució de les obres, preveia eliminar el tambor viari, ampliar la plaça pel costat muntanya, construir al subsòl un intercanviador de metro-Renfe-Ferrocarrils de la Generalitat (FGC), crear-hi nous habitatges, equipaments públics i zona verda i traslladar el mercat dels Encants a un solar pròxim.

Avui dia la plaça recull el trànsit de més de 200.000 vehicles diaris que entren i surten de la ciutat cap al Barcelonès Nord, el Maresme i el Vallès Oriental. A més, des del mes d'octubre de 2006, apart de tots els transports públics abans esmentats, també hi conflueix el tramvia Sant Martí-Besòs, (el tramvia del Besòs).

A final del 2007 la Subcomissió d'Urbanisme de l'Ajuntament de Barcelona va aprovar definitivament la Modificació del Pla General Metropolità (MPGM), pas necessari per al començament de l'execució dels projectes constructius i les entitats veïnals van signar el Compromís per Glòries. Per evitar aturades del trànsit les operacions previstes tenien uns terminis d'execució subjectes a la redacció dels projectes i consecutius en el temps.

Per acabar amb la contextualització, a la següent imatge es pot observar la vista aèria recent de la plaça.



Figura 10.- Vista aèria de la Plaça de les Glòries l'any 2011.  
Font: Pàgina web del Taller Metropolis ESARQ

### 3. Breu recorregut històric: la Barcelona dels segle XIX

La industrialització al llarg de la primera meitat del segle XIX va originar una gran necessitat de mà d'obra a Barcelona. La ciutat s'havia convertit en un recinte comprimit on la qualitat de vida era tan degradant que provocava constants revoltes entre els habitants. La densitat de població va arribar als 890 habitants/hectàrea, això suposava quasi el triple que la densitat de ciutats com París o Madrid i deu vegades la de Londres. L'amplada mitjana dels carrers era de 4 metres i les edificacions sovint estaven tan pròximes entre elles que es podia passar directament del terrat d'un edifici a un altre. Amb la intenció de guanyar espai s'havien alçat nous pisos sobre habitatges ja en males condicions i habitatges entre edificis a banda i banda del carrer, com si es tractés d'un pont. A més, la salubritat i la higiene eren pràcticament inexistents.

La ciutat es trobava envoltada d'una muralla (veure figura 8, la línia verda) fora de la qual, per raons militars, no s'hi podia edificar.

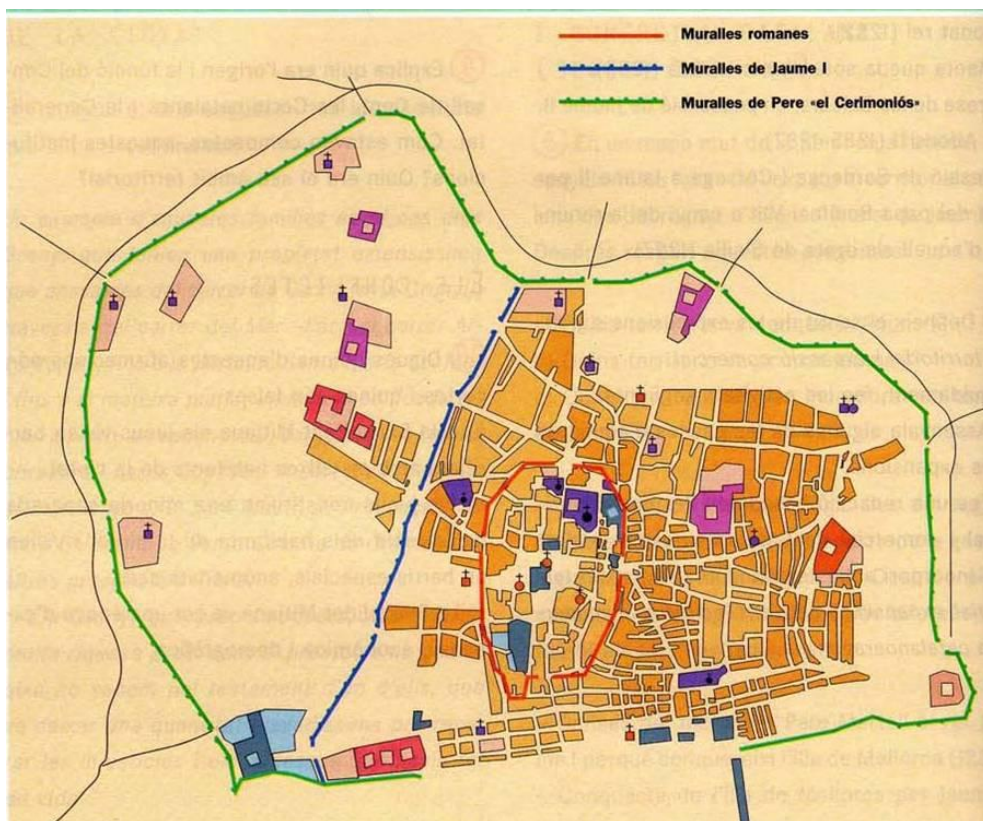


Figura 11.- Muralles de la ciutat de Barcelona.  
Font: Blog *cada cosa a su tiempo*.

L'any 1854 una terrible epidèmia de còlera va ser la detonant que va desencadenar un fort moviment de protesta que demanava: la demolició de les muralles i l'autorització de poder construir una ciutat nova o eixample sota el crit "Abajo las murallas". Entre el 1854 i el 1856, en un curt període de govern



progressista, es va aconseguir enderrocar les muralles medievals, però fins al 1858 no es va permetre fer un pla per eixamplar urbanísticament la ciutat.



Figura 12.- "Abajo las murallas".  
Font: Blog *Barcelona esdeveniments*.

En total, i tal i com s'aprecia a la figura 8, tres cinturons de muralles han rodejat Barcelona des de l'antiguitat clàssica fins els temps moderns, fet que ens porta a dir que poques ciutats com Barcelona han tingut una història tan estretament lligada a les seves muralles.

### 3.1. La figura d'Ildefons Cerdà

Per comprendre les idees i la planificació que Cerdà va plantejar per a la ciutat de Barcelona, abans cal conèixer-lo una mica:

Ildefons Cerdà i Sunyer va néixer el 23 de desembre de 1815 a Centelles (Vic) a la seu d'una família de creences liberals, motiu pel qual va haver de fugir en més d'una ocasió de la seva població natal. Cap el 1833 Cerdà va tornar a Barcelona per realitzar uns estudis d'arquitectura, matemàtiques, nàutica i dibuix a la Junta de Comerç i es va trobar amb una ciutat marcada per vagues obreres, pròpies de l'emergent revolució industrial, i per unes condicions higièniques extremes.



Figura 13.- Retrat d'Ildefons Cerdà realitzat per Ramón Martí Alzina (1878).  
Font: Ateneu Barcelonès.

Aquell mateix any Isabel II arribava al tro i amb ella l'entrada dels liberals al Govern, fet que va permetre que es tornés a obrir la Escuela de Ingenieros de Caminos de Madrid, centre de referència cultural i científica del moviment liberal espanyol. Això va fer que Cerdà s'hi traslladés i hi ingressés el 1835, fins el 1841, any en que va obtenir el títol d'Enginyer de Camins.

Cerdà va començar projectant traçats de carreteres i en un viatge al sud de França el 1844 va quedar impressionat al veure per primer cop el ferrocarril. Quatre anys després es construïa la primera línia ferroviària espanyola (Barcelona-Mataró, 1848). Amb l'aparició d'aquesta i del telègraf, Cerdà va entendre que tant la mobilitat com les comunicacions eren els elements que transformarien les ciutats i els territoris. El 1849, després d'heretar el patrimoni familiar, va donar-se de baixa del Cuerpo de Ingenieros de Caminos per així poder dedicar-se de manera única i exclusiva a la construcció d'una nova disciplina: la *Ciència de la Urbanització*. La seva ideologia el va dur a participar activament en la vida pública, arribant a ser diputat de les Corts de Barcelona l'any 1850 formant part d'una candidatura progressista. Durant el Bienni Progressista va esdevenir comandant del batalló de sapadors de la milícia nacional i síndic de la ciutat de Barcelona.

El 1854 es va aprovar la demolició de les muralles de Barcelona i només un any després li va ser encarregat el *Pla Topogràfic de les afores de Barcelona* amb el qual va presentar un primer Avantprojecte d'Eixample. Tot i així, no va ser fins el desembre de 1858 que Barcelona deixés de ser una plaça militar i a Cerdà se li encarregués la redacció del *Projecte de Reforma i Eixample de Barcelona de 1859*, aprovat un any més tard. Passat un temps, Cerdà va redactar també un *Avantprojecte de Reforma Interior de Madrid*, anomenat *Teoria de Vialitat Urbana* (1861).

Durant el període 1860-1866, Cerdà va participar activament en la urbanització de l'Eixample sota el càrrec de tècnic del Govern Civil, regidor de l'Ajuntament i director facultatiu de la societat immobiliària *El Foment de l'Eixample de Barcelona*. El 1863 va redactar l'*Avantprojecte de Docks de Barcelona* que va utilitzar més tard com a reelaboració del projecte d'Eixample. Per tal de dur a terme les seves propostes urbanístiques pensades per a l'Eixample de Barcelona, Cerdà va haver de desplegar tota la seva activitat tècnica i política.

En una de les seves obres, *Teoría General de la Urbanización* (1867), s'entreveu què el va portar a dissenyar el projecte de la ciutat de Barcelona i amb quin propòsit:

"Después de haber echado una rápida ojeada sobre los grandes centros urbanos, me convencí de que estos con sus estructuras producidas por civilizaciones casi inmovibles, oponen muchos obstáculos a la nueva civilización que requiere espacios más vastos, una mayor libertad de movimiento, ofreciendo una intensa actividad. Obstáculos parecidos tendrán que ser removidos..."

L'experiència que va adquirir durant tots aquests anys el van portar a redactar el primer tractat contemporani d'urbanisme: *La Teoría General de la Urbanización* (1867), el que hauria d'esdevenir manual d'urbanisme per als eixamples de les ciutats espanyoles. La teoria tractava de solucionar els problemes de la concentració demogràfica de les ciutats i del desenvolupament industrial.

El 1871, després d'uns anys accentuant la seva activitat política, va ser nomenat membre de la Diputació de Barcelona i durant la I República (1873-1874) va ser elegit vicepresident de la Comissió Provisional i president en funcions de la Diputació. En aquesta etapa final de la seva vida va redactar el Projecte de Comunicacions i de Divisió de la Província de Barcelona 10 Confederacions. El govern li devia els honoraris de moltes hores de feina com a enginyer i, malalt i arruïnat, l'any 1876, va morir a Caldas de Besaya (Santander).

En definitiva, Ildefons Cerdà va ser un enginyer, urbanista, jurista, economista i polític, i se'l considera un dels fundadors de l'urbanisme modern. La reforma urbanística de la Barcelona del segle XIX, més coneguda com el *Pla Cerdà*, va ser el seu projecte més important, però el seu llegat no es va reconèixer fins que no va passar un segle.

A continuació presentem un guió de les seves principals obres:

- *Teoría de la construcción de las ciudades*, vol. 1. (Barcelona, 1859)
- *Teoría de la construcción de las ciudades*, vol. 2. (Madrid, 1861)
- *Teoría de la viabilidad urbana y reforma de la de Madrid* (1861)
- *Teoría del enlace del movimiento de las vías marítimas y terrestres*. (1863)
- *Teoría general de la urbanización y aplicación de sus principios y doctrinas a la reforma y ensanche de Barcelona*. (Madrid, 1867)
- *Monografía estadística de la clase obrera en Barcelona, en 1856: Espécimen de una estadística funcional de la vida urbana, con aplicación concreta a dicha clase*. Es va publicar com un apèndix de la *Teoría general de la urbanización*. (1867)

### 3.2. La proposta del Pla Cerdà

“Todo bien considerado, la vida urbana se compone de dos principalísimos elementos que abarcan todas las funciones y todos los actos de esa vida. El hombre está, el hombre se mueve: he ahí todo. No hay, pues, más que estancia y movimiento. Y esos dos elementos tienen en la urbe, como no podían menos de tener, sus dos correspondientes medios o instrumentos para ejercitarse. Todos los actos de verdadera estancia se verifican en las capacidades finitas material o virtualmente ocupadas por la edificación; todos los actos concernientes a la locomoción se realizan en los espacios indefinidos que se llaman vías”.

Ildefons Cerdà, *Teoría general de la urbanización y aplicación de sus principios y doctrinas a la reforma y ensanche de Barcelona*, Madrid, Imprenta Española, 1867, pág. 595.

Ildefons Cerdà havia aixecat un plànol topogràfic del Pla de Barcelona i es va ajudar d'aquest per redactar l'any 1855 un avantprojecte d'eixample de la ciutat. Aquest avantprojecte mostrava ja les línies generals del que seria el “Projecte de Reforma i Eixample de Barcelona” (1859), encàrrec directe del Ministeri de Foment.

El Pla de Reforma i Eixample de Barcelona és considerat un projecte pioner de l'evolució de l'urbanisme modern. Amb el seu pla urbanístic, Cerdà volia dissenyar una ciutat igualitària on no es diferenciessin uns barris dels altres per les condicions de vida imposades. Aspirava a una ciutat que, tot i haver arrabassat el terreny al camp, s'articulés a través de carrers amples i

espais verds. En conclusió, Cerdà va planificar la ciutat de manera descentralitzada, sense diferència entre centre i perifèria.

Sobre el plànol l'enginyer va dissenyar una quadrícula on imperava una geometria estricta de carrers paral·lels i perpendiculars que només trencaven les grans avingudes que travessaven la trama en diagonal –l'Avinguda Diagonal i l'Avinguda Meridiana– i la Gran Via de les Corts Catalanes. El punt on es trobaven aquests eixos era el gran centre de comunicacions de l'Eixample, el nou centre urbà en el qual es preveia una gran plaça, la de les Glòries Catalanes.

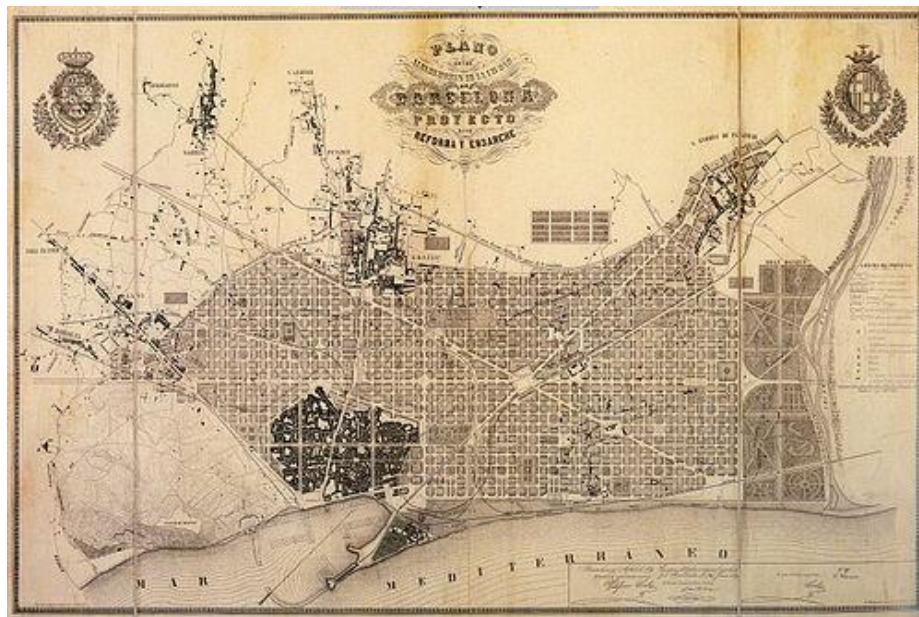


Figura 14.- Plànol original del Pla Cerdà.  
Font: Institut Cartogràfic de Catalunya (ICC).

Una de les novetats del seu pla era la geometria de les illes, de formes octogonals que incorporaven xamfrans per facilitar la visibilitat i la circulació.

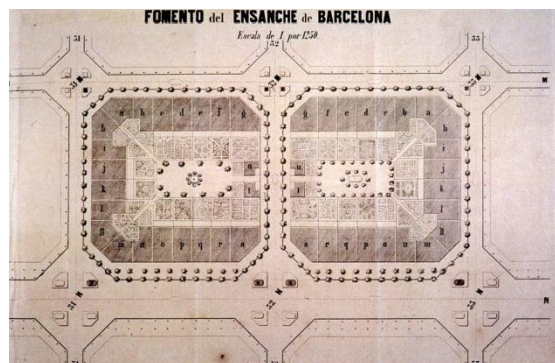


Figura 15.- Detalls geomètrics en planta de dues illes del Pla Cerdà.  
Font: Institut Cartogràfic de Catalunya (ICC).



El Pla Cerdà (1859) preveia una amplada dels carrers de 20 metres i només permetia que es construïssin dos costats de cada illa, deixant l'interior com a zona verda d'ús públic per als veïns. L'alçada màxima dels edificis havia de ser de 16 metres, el que equival a una casa de quatre plantes, i no podien ser gaire profunds. L'enginyer ho va establir d'aquesta manera perquè considerava que la salut dels ciutadans depenia de poder viure en unes cases ben il·luminades per les que circulés l'aire net dels jardins que les havien d'envoltar.

Per fer realitat l'igualitarisme entre les diferents zones va proposar dividir la ciutat en agrupacions de barris (5x5 illes), districtes (10x10 illes) i sectors (20x20 illes), de manera que cada una d'aquestes àrees tingués els mateixos serveis i equipaments independentment de la seva localització.

“Con su apuesta por un ensanche ilimitado, el Plan Cerdà se constituyó como pauta que permitía avanzar en la creación de una metrópolis más circuleable, higiénica e igualadora y en la formación de una capital moderna”.

Joan Roca i Albert Director del Museu d'Història de Barcelona

El repartiment uniforme de zones de serveis, com ara mercats, centres socials i esglésies, i uns grans parcs de districte, suposava, segons el plànol, un mercat cada 900 metres, un parc cada 1.500, tres hospitals, un escorxador, un cementiri, un bosc i 31 esglésies. Les grans indústries s'ubicarien a prop dels dos rius mentre que les petites i mitjanes es distribuïrien al llarg de la trama. Respecte les infraestructures, va dissenyar diferents un sistema per a la recol·lecció de les aigües i va integrar a la trama viària la comunicació a través de ferrocarril i carretera.

Un aspecte que sorprèn de Cerdà és la seva capacitat per preveure el protagonisme que tindrien en un futur els mitjans de transport en el traçat de la ciutat. Aquest és un factor que ha permès que Barcelona s'hagi pogut adaptar als grans canvis que han anat apareixent amb el temps, com si de fet els hagués estat esperant.

Tornant als jardins, apart dels arbres dels carrers i les zones enjardinades de cada illa de cases, a cada barri es faria un gran parc de quatre a vuit illes d'extensió.

El projecte de Cerdà no va ser ben acollit per les autoritats municipals ni pels propietaris dels terrenys on s'hi havia de construir. Els propietaris consideraven que hi havia massa poca edificabilitat, es malbaratava l'espai i,

per tant, no podien aconseguir el màxim benefici. A més, la manca d'infraestructures i la distància amb el nucli urbà no seduïen els inversors.

Tot i aquesta oposició, el govern central va ratificar el 1860 el Pla Cerdà per a urbanitzar el nou eixample barceloní. Uns mesos més tard, la reina Isabel II col·locava la primera pedra de l'Eixample al que avui és la Plaça de Catalunya. No obstant això, el creixement de la ciutat fora muralles encara trigaria uns anys a fer-se realitat.

El 1863, Cerdà va revisar el seu pla i va incorporar-hi variacions com la construcció en tres o quatre dels costats de les illes i la integració del ferrocarril dins la xarxa urbana. El feia passar de manera semi-soterrada per carrers de doble amplada. Un altre aspecte que va contemplar va ser la creació d'algunes macro-il·les de 4x4 on es situarien les infraestructures necessàries pels trens, fàbriques i jardins.



Figura 16.- Densificació de les illes de Cerdà.

Font: Universitat Pompeu Fabra.

L'aplicació definitiva del Pla Cerdà va ser lenta i les dificultats i l'oposició que feia sorgir van acabar desvirtuant-lo. Es va poder edificar les illes pels quatre costats, augmentar el nombre de plantes permeses i la seva superfície i eliminar els interiors d'illa com llocs enjardinats i oberts al públic.

“El proyecto de Cerdà no solo quedó erosionado por la resistencia de los intereses privados, sino que fue objeto de una continuada reinterpretación impulsada por los núcleos dirigentes”.

Manuel Guàrdia Bassols E.T.S. Arquitectura del Vallès – UPC

Als primers habitants de l'Eixample s'hi van afegir d'altres poc a poc fins que, a la dècada del 1870, es va produir la Febre de l'Or. Els inversors veien que la urbanització de la zona suposava una bona oportunitat de negoci. Els

indians que havien retornat de les colònies disposaven de capital fresc per invertir. Les famílies benestants van veure la part dreta de l'Eixample la ubicació més adequada per instal·lar-se. Així doncs, el projecte de Cerdà es va consolidar definitivament. Encara que la febre constructora va contribuir a que es reduïssin els espais verds i dels equipaments.



Figura 12.- Vista aèria de l'Eixample.  
Font: Pàgina web de Barcelona turisme.

Pel que fa a la distribució de l'Eixample, la part central, el que avui dia es coneix com la dreta de l'Eixample, va ser el barri de la burgesia com ja s'ha esmentat unes línies més amunt. Aquesta burgesia va introduir a casa seva un estil propi, el modernisme, reflex d'aquell moment. Malgrat que es concentrassin en aquesta zona molts dels edificis significatius, la resta dels que hi havia també a altres barris com el Fort Pienc, la Sagrada Família, Sant Antoni o l'esquerra de l'Eixample, van ser influïts per aquest corrent. L'Eixample constitueix un conjunt arquitectònic modernista únic a Europa. El seu encant no és només els edificis més valuosos, sinó tot el conjunt; les cases que són més senzilles tenen una cornisa, una barana o una porteria amb un detall significatiu de l'arquitectura que les caracteritza.

### **L'Eixample districte modernista**

L'arquitectura modernista barrejava les noves tècniques i materials del moment amb la utilització dels recursos que proporcionaven les diverses tècniques decoratives tradicionals: els estucs, els esgrafiats, els vidres emplomats dels vitralls, la forja... Els artesans treballaven al servei del disseny i la concepció dels arquitectes. Lluís Domènech i Montaner, Josep Puig i



Cadafalch, Antoni Gaudí entre altres arquitectes, van anar creant, de mica en mica, el nou districte. Començava un nou estil que distava bastant de la monotonia de l'eclecticisme dominant fins aquell moment.

L'Exposició Universal de 1888 va permetre la renovació d'algunes zones i la creació de serveis públics. A finals del segle XIX l'Eixample havia crescut de tal manera que l'any 1897 Barcelona va integrar els barris de Sants, les Corts, Sant Gervasi, Gràcia, Sant Andreu i Sant Martí.

Però és ara, 150 anys després de l'aprovació del Pla Cerdà, que s'aconsegueix el reconeixement unànim de la seva obra, gairebé visionària. Per recolzar aquesta afirmació, ens valdrem d'una cita d'un l'article que va escriure Francesc Muñoz, professor de Geografia Urbana.

“Seguramente, la demanda retórica de Cerdà cuando pedía “Rurizad lo urbano, urbanizad lo rural”, se ha cumplido en el transcurso del siglo XX y hemos, efectivamente, urbanizado el campo, pero también es evidente que lo hemos hecho sin la política, sin políticas inspiradoras de urbanidad que hayan ido más allá de la mera urbanización del territorio”.

A continuació es pot veure un fotoplà força actual del districte de l'Eixample de Barcelona (veure figura 13), en aquest s'aprecia amb claredat la distribució en quadriculada de Cerdà.



Figura 18.- Fotoplà de l'Eixample de Barcelona, 2004.  
Font: Institut Cartogràfic de Catalunya (ICC).

#### 4. El context de la plaça al segle XX: les reaccions veïnals

La ciutat de Barcelona està dividida en 10 districtes, aquests són els de: Sants-Montjuïc, Les Corts, Sarrià-Sant Gervasi, Horta-Guinardó, Gràcia, Nou Barris, l'Eixample, Ciutat Vella, Sant Andreu i Sant Martí.

Com s'ha dit en més d'una ocasió, els únics districtes que limiten amb la Plaça de les Glòries són dos: l'Eixample i Sant Martí. Seran aquests dos llavors l'objecte d'estudi i d'anàlisi de la tesina.

Per estudiar el medi social afectat per les obres de remodelació de les Glòries haurem de centrar-nos en aquests districtes però més concretament en els barris pròxims a la plaça. Estem parlant dels barris de la Sagrada Família, el Fort Pienc, el Clot i el Parc i la Llacuna del Poblenou. Per treure unes bones conclusions sobre la població afectada ens basarem en un seguit de taules que contenen dades oficials del Departament d'Estadística de l'Ajuntament de Barcelona.



Figura 19.- Barris del districte de l'Eixample.  
Font: Ajuntament de Barcelona.



Figura 20.- Barris del districte de Sant Martí.  
Font: Ajuntament de Barcelona.

Barcelona té una superfície de 102,2 km² i forma part de la comarca del Barcelonès, juntament amb Santa Coloma de Gramenet, Badalona, Sant Adrià i l'Hospitalet de Llobregat.

D'altra banda, el districte de l'Eixample comprèn un territori de 7,5 km², un 7,3% de Barcelona, i el de Sant Martí té una extensió de 10,5 km², un 10,3% de Barcelona.

## Les reaccions veïnals

Des de la inauguració de la Plaça de les Glòries, veïns i ciutadans s'han fet ressò de l'estat d'aquesta, ja que mai ha arribat a funcionar com a espai públic. A partir de 1991, segons membres de l'Associació de Veïns del Fort Pienc, van començar a aparèixer els primers venedors ambulants il·legals. En un principi van instal·lar-se als carrers pròxims al mercat dels Encants però, finalment, van acabar establint-se a l'interior de la plaça. El president de l'Associació de Veïns del Clot-Camp de l'Arpa proposava tres idees per combatre aquesta situació: establir control i vigilància en els espais públics, netejar i arranjar de nou la plaça i estudiar el fenomen. També es va unir a la queixa el president de la Federació d'Associacions de Veïns de Barcelona, que



demanava solucions contra els venedors il·legals i remarcava la importància de recuperar la plaça com a espai públic.

L'any 2002 es van decomissar 15 tones de material i entre la venda ambulants i la gran barrera visual que genera el tambor, no és d'estranyar que els veïns qualifiquessin de 'nyap' el nus viari elevat i demanessin el seu enderroc.



Figura 21.- La policia decomissant material ambulant a la plaça.  
Font: El Periódico.

La Plaça de les Glòries és una de les places més qüestionades de la ciutat de Barcelona i, durant la campanya electoral municipal del mes de maig de 2003, va ser de nou tema de debat. Xavier Trias (CiU), candidat a l'alcaldia, va declarar que la plaça era, segurament, el pitjor punt de Barcelona en aquell moment i Albert Fernández Díaz (PP), també candidat, la va definir com un gran 'bunyol urbanístic'.

Dies abans de les eleccions municipals, el 19 de maig de 2003, l'alcalde Joan Clos i Matheu va declarar davant de les queixes dels veïns que l'anell viari elevat no s'enderrocaria, però va assegurar que en un termini de divuit mesos s'enderrocarien els murs de la planta baixa del tambor per permetre el pas de vianants.

Les denúncies sobre l'estat d'abandonament de la Plaça de les Glòries es van anar repetint i, sobretot, incidien en els problemes que hi havia a l'interior de la plaça, abans anomenada Camp del Sidral; fins que el mes de

setembre de 2003 es va anunciar que es procediria a la restauració dels jardins i els espais públics i que, per tant, els venedor il·legals de l'interior de la plaça haurien de marxar.

Quan l'any 2004 es va presentar el projecte de reforma de la plaça, les AAVV del Clot, la Sagrada Família i el Fort Pienc van rebre la notícia amb satisfacció i van demanar que aquest es centrés en trobar una solució per al mercat dels Encants i per a la venda ambulant dels voltants. A més, van demanar que es creessin habitatges públics de lloguer, equipaments i zones verdes. I, pel que fa a la mobilitat i a les infraestructures, van demanar un estudi de mobilitat independent basat en criteris de sostenibilitat i un intercanviador soterrat de transports públics.

Però no tot van ser satisfaccions, perquè tant la forma de grapadora del Museu del Disseny com l'alçada de la Torre Agbar no els acabava de convèncer.

En resum, es tracta d'una plaça molt qüestionada tant pels veïns com per l'oposició.

D'altra banda, per entendre millor les queixes dels habitants, s'ha realitzat un estudi general del medi social afectat. Primer de tot s'ha fet un anàlisi de la població, a continuació un estudi socio-econòmic i, per últim, un breu anàlisi de l'habitatge.

#### **4.1. Anàlisi de la població**

A la següent taula s'observen les dades relatives a la població de Barcelona, així com les dades de la població distribuïdes per barris i districtes. Aquestes dades són de l'any 2011, i es classifiquen segons el sexe i tant en valors absoluts com en percentatges.



	TOTAL	%	HOMES	%	DONES	%
<b>BARCELONA</b>	1.615.985	100	768.349	47,5	847.636	52,5
<b>EIXAMPLE</b>	264.997	100	122.307	46,2	142.690	53,8
SAGRADA FAMÍLIA	52.000	100	23.868	45,9	28.132	54,1
FORT PIENC	32.348	100	15.357	47,5	16.991	52,5
<b>SANT MARTÍ</b>	231.584	100	111.950	48,3	119.634	51,7
EL CLOT	27.114	100	13.055	48,1	14.059	51,9
EL PARC I LA LLACUNA DEL POBLENOU	13.772	100	6.550	47,6	7.222	52,4

Taula 1.- Població per barris i districtes segons el sexe. Valors absoluts i percentatges, 2011.  
Font: Lectura del Padró Municipal d'Habitants a 30 de juny 2011. Departament d'Estadística.  
Ajuntament de Barcelona.

Les conclusions que s'extreuen d'aquesta taula són que el barri de la Sagrada Família amb 52.000 habitants duplica i triplica en nombre total els altres tres barris i suposa quasi un 20% dels habitants del districte de l'Eixample, mentre que el barri del Fort Pienc suposa un 12%. Això ens porta a assegurar que el districte de l'Eixample és dels més poblats de Barcelona, ja que els 264.997 habitants d'aquest districte conformen el 16,4% sobre el total de Barcelona.

Respecte el districte de Sant Martí, que acull un 14% de la població de Barcelona podem veure que el barri del Clot representa un 12% d'aquest i el barri del Parc i la Llacuna del Poblenou quasi un 6%.

Si ens fixem en el mapa publicat a l'apartat anterior, on estan marcats els barris de cada districte, ens adonarem de que l'extensió del barri del Clot és aproximadament la meitat de la del Parc i la Llacuna del Poblenou, no obstant, el Clot té el doble d'habitants. Aquest fet té una clara explicació i és que el Poblenou es caracteritza per la seva gran tradició industrial. Actualment és una zona que es troba en constant transformació, és on s'ubica el districte tecnològic 22@ el qual conviu amb les façanes de les antigues fàbriques dels entorns i amb una població que intenta conservar l'esperit familiar i popular tradicional.

La següent taula mostra com es distribueix la població de Barcelona en els diferents barris i la classifica en funció de les edats, a més, com a la taula anterior, tenim les dades en valor absoluts i en percentatge.

	TOTAL	%	Nens 0-14 a	%	Joves 15-24 a	%	Adults 25-64 a	%	Gent gran 65 i més	%
<b>BARCELONA</b>	1.615.985	100	198.391	12,3	144.105	8,9	936.598	58,0	336.891	20,8
<b>EIXAMPLE</b>	264.997	100	28.643	10,8	22.305	8,4	155.841	58,8	58.208	22,0
SAGRADA FAMÍLIA	52.000	100	5.329	11,2	4.346	8,9	30.823	59,7	11.502	20,2
FORT PIENC	32.348	100	3.636	11,2	2.866	8,9	19.301	59,7	6.545	20,2
<b>SANT MARTÍ</b>	231.584	100	30.441	13,1	20.129	8,7	135.606	58,6	45.408	19,6
EL CLOT	27.114	100	3.604	13,3	2.526	9,3	16.357	60,3	4.627	17,1
EL PARC I LA LLACUNA DEL POBLENOU	13.772	100	1.525	11,1	1.286	9,3	8.414	61,1	2.547	18,5

Taula 2.- Població per barris i districtes segons grups d'edat. Valors absoluts i percentatges, 2011.

Font: Lectura del Padró Municipal d'Habitants a 30 de juny 2011. Departament d'Estadística. Ajuntament de Barcelona.

Si observem la distribució del districte de l'Eixample veiem que els dos barris tenen la mateixa repartició de la població i si la comparem respecte la ciutat de Barcelona ens adonem que ambdues distribucions són semblants.

El barri del Fort Pienc i el de la Sagrada Família van tenir un gran creixement demogràfic els anys 60-70, per aquest motiu és possible que les xifres donin un major percentatge de gent gran (majors de 65 anys) respecte els nens de 0 a 14 anys. També cal mencionar que aquests dos barris tenen una renda bastant superior als altres dos de l'altre costat de la Meridiana. Per això creiem que majoritàriament la gent que va poblar-los eren famílies de renda mitjana-alta d'arreu de Catalunya o provinents d'altres sectors de la península (Andalusia, Extremadura...) gent obrera però més benestant.

El mateix ocorre amb el districte de Sant Martí, la seva distribució general no dista gaire de la de la ciutat de Barcelona. Tot i així, sí hi ha una dada del barri del Clot que crida l'atenció i és que té la població entre 0 i 14 anys més elevada de tots els barris.

Amb aquesta nova taula podem estudiar la distribució de la població segons el lloc de naixement. Hi ha dues dades que destaquen vers les altres, aquestes són el tant per cent de població que viu al districte de l'Eixample i ha nascut a la resta de Catalunya o a la resta d'Espanya. Els residents nascuts a la resta de Catalunya superen en 2 punts el tant per cent dels de Barcelona, mentre els residents nascuts a la resta d'Espanya estan 3 punts per sota. A diferència del districte de l'Eixample, al de Sant Martí passa totalment el

contrari. També és destacable el fet que en els barris del Fort Pienc i del Poblenou hi hagi molta immigració estrangera.

	TOTAL	%	BARCELONA CIUTAT	%	RESTA CATALUNYA	%	RESTA ESPANYA	%	ESTRANGER	%
<b>BARCELONA</b>	1.615.985	100	832.933	51,5	119.833	7,4	315.051	19,6	348.168	21,5
<b>EIXAMPLE</b>	264.997	100	137.013	51,7	24.245	9,1	43.382	16,4	60.357	22,8
SAGRADA FAMÍLIA	52.000	100	26.838	51,6	4.381	8,4	9.245	17,8	11.536	22,2
FORT PIENC	32.348	100	16.009	49,5	2.670	8,3	5.662	17,4	8.007	24,8
<b>SANT MARTÍ</b>	231.584	100	120.936	52,2	15.882	6,9	49.710	21,4	45.056	19,5
EL CLOT	27.114	100	14.921	55,0	1.882	6,9	5.409	20,0	4.902	18,1
(...) DEL POBLENOU	13.772	100	6.645	48,3	953	6,9	2.924	21,2	3.250	23,6

Taula 3.- Població per barris i districtes segons el lloc de naixement. Valors absoluts i percentatges, 2011.

Font: Lectura del Padró Municipal d'Habitants a 30 de juny 2011. Departament d'Estadística. Ajuntament de Barcelona.

Tot i que sembla que el Clot no divergeixi gaire amb la ciutat de Barcelona en quant a habitants nascuts a la resta d'Espanya, fa un anys aquesta diferència era més notable. El segle XIX van instal·lar-se farineres, indústries tèxtils, adoberies, bòbiles... Això va provocar que a finals de segle el barri del Clot esdevingués un gran assentament industrial i obrer. Al ser un barri eminentment industrial van emigrar-hi molts obrers espanyols degut a que el preu del sòl era molt més econòmic al estar als afores de la ciutat. Tot i així, a mesura que han anat passant els anys s'ha anat convertit en un barri residencial i un focus d'immigració nouvinguda al territori. Això fa, ho justificariem amb la segona taula, que tingui una població molt més rejuvenida que els altres barris implicats.

Per altra banda, el barri del Parc i la Llacuna de Poblenou, com s'ha dit uns paràgrafs més amunt, té un fort passat industrial al igual que el del Clot i per tant un perfil de població semblant. Té però una particularitat, les indústries van anar abandonant el territori i no es va anar modificant, això va crear un paisatge desolador on es podien trobar edificis de vivendes fets arran dels Jocs Olímpics del 92, barrejats amb naus industrials buides. Va ser llavors quan va sorgir la idea de modificar aquell espai industrial per edificis innovadors pensats per a grans empreses, el districte del 22@. Això va crear un gran conflicte al barri, ja que el que demanava bona part de la població demanava nous equipaments. Part de les seves exigències es veurien satisfetes amb l'execució de la plaça de les Glòries.

En general hi ha hagut un fort creixement en els quatre barris, però sobretot al del Clot i al del Parc i la Llacuna del Poblenou, als quals es veu amb bons ulls la introducció de nous espais públics i equipaments, ja que s'espera que tinguin una forta demanda. Caldrà vigilar llavors la modificació del transport públic donat que la major part dels residents el fan o el faran servir diàriament per accedir als seus llocs de treball.

	TOTAL	%	Sense estudis	%	Estudis primaris / certificat d'escolaritat / EGB	%	Batx. elemental / graduat escolar / ESO / FPI	%	Batx.superior / BUP / COU / FPII / grau mitjà	%	Estudis universitaris / grau superior	%
<b>BARCELONA</b>	1.417.574	100	141.560	10,0	304.855	21,5	284.590	20,1	332.081	23,4	353.614	24,9
<b>EIXAMPLE</b>	236.352	100	16.026	6,8	37.697	15,9	41.553	17,6	60.743	25,7	80.203	33,9
SAGRADA FAMÍLIA	46.670	100	3.582	7,7	8.605	18,4	9.170	19,6	11.761	25,2	13.532	29,0
FORT PIENC	28.712	100	2.045	7,1	5.151	17,9	5.291	18,4	7.406	25,8	8.802	30,7
<b>SANT MARTÍ</b>	201.140	100	22.918	11,4	47.427	23,6	44.607	22,2	45.601	22,7	40.456	20,1
EL CLOT	23.510	100	2.237	9,5	5.093	21,7	5.372	22,8	5.940	25,3	4.855	20,7
(...) DEL POBLENOU	12.247	100	1.047	8,5	2.418	19,7	2.548	20,8	2.980	24,3	3.241	26,5

Taula 4.- Població per barris i districtes segons el nivell acadèmic. Valors absoluts i percentatges, 2011.

Font: lectura del Padró Municipal d'Habitants a 30 de juny 2011. Departament d'Estadística. Ajuntament de Barcelona.

Pel que fa al nivell acadèmic de la població cal saber que es classifica a partir dels 16 anys o més, de la taula anterior podem extreure dues idees:

La primera idea que extraïem dels resultats presents és que el districte de l'Eixample té un major nombre d'habitants amb millor formació acadèmica, un 33,9% han cursat estudis universitaris o tenen un grau superior (CFGs). Mentre que el districte de Sant Martí compta només amb un 20,1% de població que tingui estudis universitaris o de grau superior.

En contrapartida, i la segona idea que extraïem, també favorable a l'Eixample, és que aquest districte és el que menys percentatge té d'habitants sense estudis.

## 4.2. Anàlisi socio-econòmic

De la taula presentada sota aquestes línies (Taula 5) podem observar el gran augment de la taxa d'atur que hi ha hagut a la ciutat de Barcelona i que han patit tant el districte de l'Eixample com el de Sant Martí.

Les dades s'han estimat per districtes, han estat facilitades per codis postals i corresponen al mes de desembre.

	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>
<b>BARCELONA</b>	101.062	100.868	108.624
<b>EIXAMPLE</b>	14.297	14.357	15.470
% EIXAMPLE	14,1	14,2	14,2
<b>SANT MARTÍ</b>	15.880	15.568	16.748
% SANT MARTÍ	15,7	15,4	15,4

Taula 5.- Taxa d'atur per barris i districtes els anys 2009, 2010 i 2011.

Font: Departament d'Empresa i Ocupació. Generalitat de Catalunya. Departament d'Estadística. Ajuntament de Barcelona.

Tot i així, el de Sant Martí sempre ha estat aproximadament 1 punt per sobre del de l'Eixample. I, encara que no ho sapiguem, ens aventurarem a suposar que un dels motius pels quals hi ha més atur en un districte que en un altre pot estar relacionat amb el nivell acadèmic dels seus habitants.

## 4.3. Anàlisi de l'habitatge

Si ens fixem en les dades del 2011 sobre el nombre de persones que viuen a la llar, veiem que a l'Eixample predomina la vivenda unipersonal, a l'igual que ocorre amb els barris del Fort Pienc i la Sagrada Família.

D'altra banda, a Sant Martí, predomina la vivenda de dues persones, a l'igual que el barri del Clot, mentre que el del Parc i la Llacuna del Poblenou seguiria una distribució semblant a la dels barris de l'Eixample.

Respecte la ciutat de Barcelona, el barri de l'Eixample és el que segueix de més a prop la repartició dels habitants en les vivendes.

Per últim, però no menys important, cal destacar que el preu de la vivenda al districte de l'Eixample és més car que al de Sant Martí, donat que el primer és molt més cèntric que no l'altre.

## 5. Els canvis proposats: projecte de reforma de la plaça

El projecte de reforma de la Plaça de les Glòries ha patit molts canvis des del mateix moment en que es presentar, aquestes variacions han aparegut per motius diferents, per les queixes dels veïns, per noves propostes de l'oposició, obligades per la crisi econòmica... I a dia d'avui encara queden algunes execucions importants per decidir tant el 'com' com el 'quan'.

### Projecte de reforma de la plaça

El 7 d'octubre de 2003 l'Ajuntament de Barcelona va presentar el nou projecte de reforma de la Plaça de les Glòries Catalanes. Aquest preveia enderrocar el nus viari elevat, aixecar el nivell de la plaça dos o tres metres, construir una gran estació intermodal i soterrar la Gran Via. La funció de l'intercanviador era la de connectar la L1 del metro amb les dues noves línies de RENFE, el tramvia del Besòs i una nova línia dels Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya. La nova línia de FGC havia d'unir la Plaça d'Espanya amb la plaça Francesc Macià, continuar per Gràcia o Provença i arribar a la Plaça de les Glòries a través d'un túnel existent però infrautilitzat que actualment porta a l'estació de França.

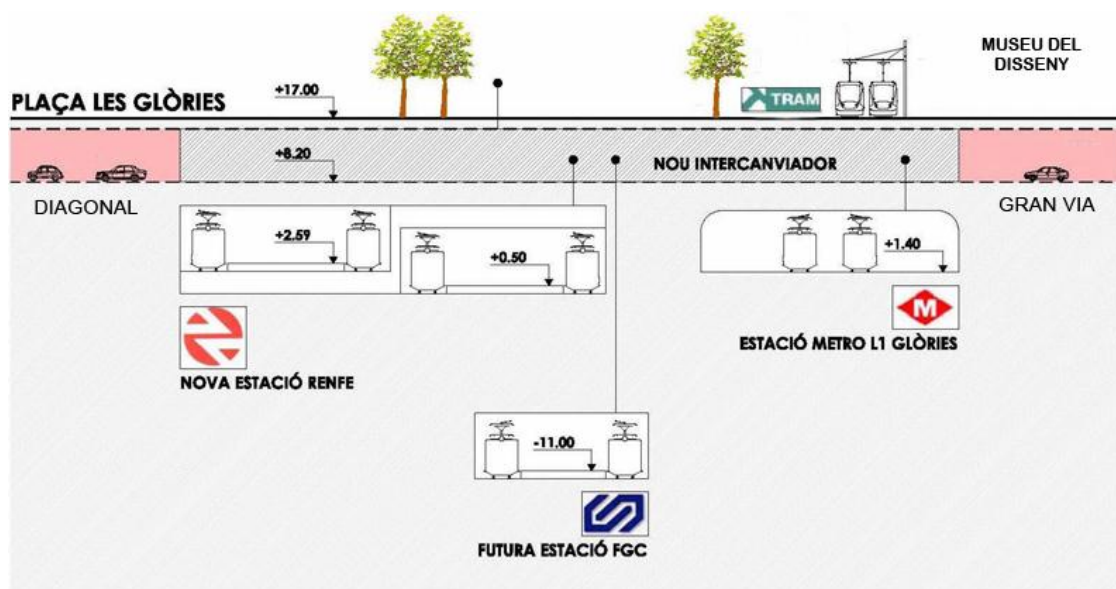


Figura 22.- Proposta del nou intercanviador i de les noves estructures ferroviàries.  
Font: Presentació: la transformació de la Plaça de les Glòries i el seu entorn. Ajuntament de Barcelona.

La idea era aprofitar parcialment les infraestructures ja existents per a millorar les comunicacions en transport públic entre Barcelona, el Vallès, el Maresme i el Baix Llobregat.

La nova proposta suposava un canvi radical, tant en l'aparença de la plaça al suprimir el tambor elevat com en la funció d'aquesta. A més, prioritzava el transport públic i la seva connectivitat, quedant en segon pla la circulació privada a la plaça.

Joan Clos, alcalde en aquell moment, va explicar que la proposta no tenia ni calendari concret d'execució ni pressupost previst. Els responsables de l'Ajuntament de Barcelona van fixar amb el nou projecte les directrius de les futures reformes urbanístiques en superfície, però les respectives al transport públic depenien de les decisions que s'adoptessin des de l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM). La intenció de la proposta era reduir la capacitat de circulació de vehicles compensant-ho amb l'estació intermodal, que s'havia pensat inicialment per a uns vint milions d'usuaris l'any i que esperaven que incrementés, un cop acabat el projecte, fins a uns cinquanta milions l'any.

Una de les propostes del projecte era la construcció de dos túnels per al trànsit rodat de la Gran Via. Aquests se situarien entre les vies de rodalies, a tres metres sota terra, fent que el nivell de la plaça s'hagués d'aixecar, tal i com s'ha dit abans, dos o tres metres més. El túnel de sortida de Barcelona enllaçaria amb la Gran Via i el d'entrada ho faria en superfície amb la Diagonal, tal i com passava abans de la reforma de 1992.

Josep Antoni Acebillo, en qualitat de comissionat d'urbanisme i infraestructures de l'alcalde, va declarar que l'actual plaça i el nus viari elevat de les Glòries estarien amortitzats cap el 2005.

Joan Clos va remarcar que el projecte incorporava una de les peticions més repetides pels veïns: la conversió de la plaça en un espai continu i parcialment verd. D'altra banda, Jordi Hereu, regidor de seguretat i mobilitat, era de l'opinió que el més important del nou projecte era l'aposta clara que feia pel transport col·lectiu. I, pel que fa als responsables municipals, que en un principi advocaven pel tambor de la Plaça de les Glòries, van acabar defensant la possibilitat de convertir la plaça en una nova àrea de centralitat on hi convergirien cinc línies de transport públic.

Aquest canvi d'opinió va estar motivat, segurament, per la necessitat de potenciar la transformació urbana del Poblenou en un modern districte tecnològic, el 22@; així com la constatació que un lloc que reuniria tants edificis singulars, com el Teatre Nacional, la torre Agbar, l'Auditori i el proper Museu del Disseny, necessitaria una nova adequació.



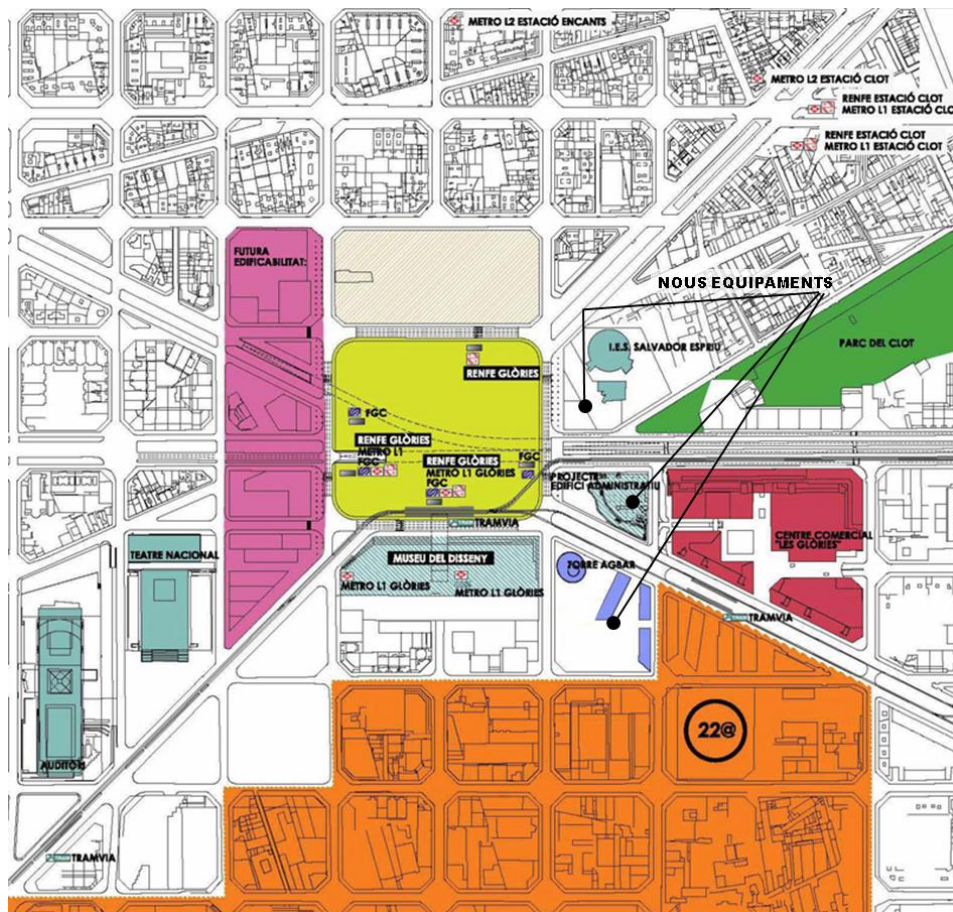


Figura 23.- Distribució de sectors i nous equipaments.

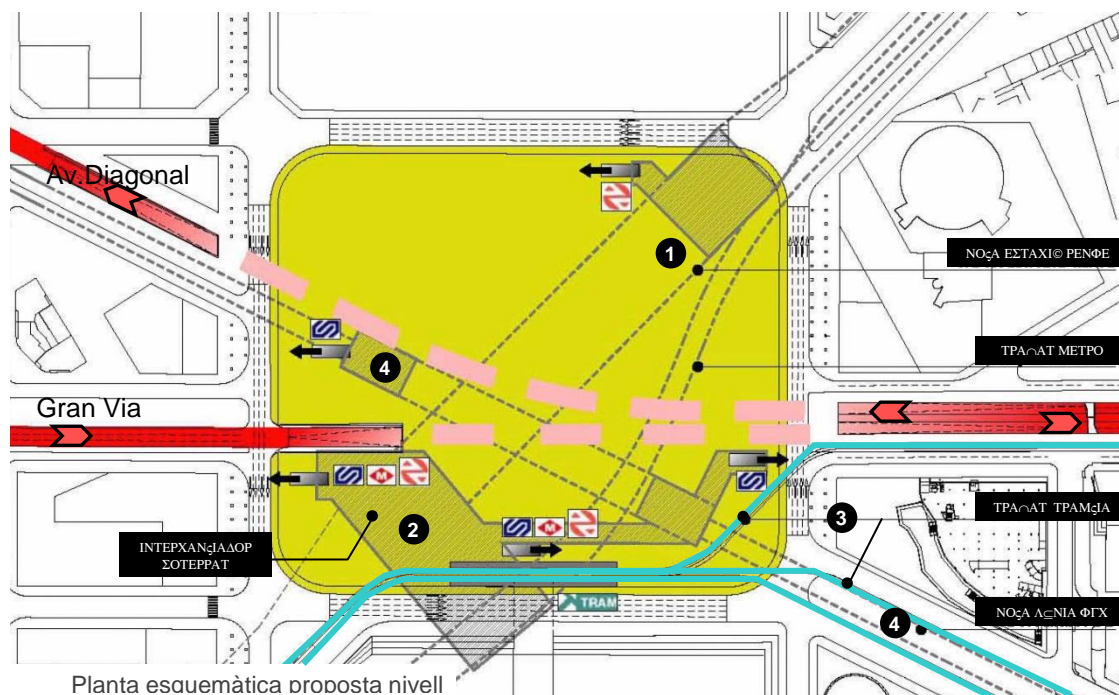
Font: Presentació: la transformació de la Plaça de les Glòries i el seu entorn. Ajuntament de Barcelona.

El 9 de febrer de 2004 es va celebrar la primera trobada entre el conseller de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat, Joaquim Nadal (PSC), i l'alcalde de Barcelona, Joan Clos (PSC), per a impulsar els projectes urbanístics pendents a Barcelona. Nadal va mostrar la seva conformitat amb la reforma de la plaça i també es va posicionar a favor de la construcció de l'intercanviador per resoldre els problemes per sota i regenerar la 'pell de la ciutat', aconseguint d'aquesta manera una millora en l'eficiència del transport públic a la ciutat.

Mitjançant concursos públics, representants de l'Ajuntament i organitzacions de veïns, van anar perfilant el primer esbós de la reforma que a principi de juny es va presentar a la resta de veïns.

Segons el projecte, la plaça esdevindria una gran zona verda rectangular de 400 m de longitud envoltada de diferents edificis i espais singulars i sense el nus viari elevat. Els cotxes que actualment circulen per la Gran Via passarien per sota de la plaça i el carril d'entrada a la ciutat es desviaria cap a l'Avinguda Diagonal, mentre que els cotxes que passessin per la plaça sortint de la ciutat

passarien per un pas soterrat sota la plaça i tornarien a sortir a la superfície després de deixar-la enrere.



Planta esquemàtica proposta nivell

Figura 24.- Esquema en planta de la proposta viària.

Font: Presentació: La transformació de la Plaça de les Glòries i el seu entorn. Ajuntament de Barcelona.

Al costat nord, la plaça esdevindria un gran parc urbà i estaria a una cota més elevada per a salvar les infraestructures de transport que passarien per sota. Al sud es preveia una plaça de trànsit ciutadà, ja que estaria situada a l'entrada de l'intercanviador de transport públic. Allà hi trobaríem el Museu de les Arts Decoratives, projectat per l'estudi d'arquitectura MBM (Martorell, Bohigas i Mackay), que mantindria la forma inicial de grapadora sobre l'Avinguda Meridiana. Davant l'Auditori s'hi edificaria la plaça de les Arts segons un disseny de l'arquitecta iraniana Zaha Hadid que connectaria amb el Teatre Nacional de Catalunya. A l'est, trobaríem la torre d'Aigües de Barcelona (Agbar) que seria visible des de l'Av. Diagonal, un cop suprimit l'anell viari elevat. Al nord-oest s'hi construiria un edifici d'oficines municipals dissenyat per l'arquitecte Federico Soriano. A l'oest s'hi construirien edificis d'habitatges però encara no s'havia concretat la densitat i la col·locació d'aquests.

Un altre aspecte que el projecte no deixava definit era el disseny dels solars ocupats pel mercat dels Encants Vells i el lloc on es traslladarien els venedors. Segons Jordi Portabella (ERC), segon tinent d'alcalde i màxim responsable dels mercats de la ciutat, " el lloc que ocupen els Encants està qualificat de zona verda, i alhora també és veritat que Barcelona vol tenir un

mercat com el de Bellcaire dins la ciutat, per tant, aquestes dues idees s'han de poder compaginar”<sup>7</sup>.

Cap el 2006 l'Ajuntament de Barcelona va avançar en la definició del projecte de reforma i va iniciar els tràmits administratius d'execució amb l'aprovació de la modificació del Pla general metropolità (MPGM). L'àmbit de la MPGM de la Plaça de les Glòries i entorns té una superfície de 378.019 m<sup>2</sup> i el conjunt d'obres previstes, a càrrec de l'empresa Barcelona d'Infraestructures Municipals (BIM/SA), té un cost estimat de 600 milions d'euros i un termini d'execució fins l'any 2013.

En el document annex a la MPGM, “Estudi de síntesi de les diferents actuacions d'infraestructures a realitzar a la plaça de les Glòries de Barcelona” es proposava: la demolició del tambor viari, l'ampliació de la plaça pel costat muntanya, donar-li una forma quadrada i la construcció de 1.013 habitatges en diversos espais, així com en la part que avui dia ocupa el mercat dels Encants. D'aquests habitatges la meitat haurien de ser de protecció oficial i, respecte el mercat dels Encants, s'haurà de traslladar al solar situat entre els carrers de Castillejos, Casp i l'Av. Meridiana. I les alçades de les edificacions quedaran limitades a un màxim de planta baixa més 9 pisos.

A finals d'aquest any es va aprovar el Pla de millora urbana del costat mar del futur de la plaça. L'espai afectat, conegut com a sector Glòries-Meridiana Sud, està format per dues illes situades al costat sud de la torre Agbar i delimitades pels carrers de Badajoz, Alaba i Bolívia, i per la plaça.



Figura 25.- Sector Glòries-Meridiana Sud.  
Font: Anuari Territorial 2008.

---

<sup>7</sup> Anuari Territorial 2004



Aquest solar estava ocupat per magatzems de transportistes, tallers i alguns habitatges, que van començar a enderrocar-se l'any 2007 quedant 65.319 m<sup>2</sup> de sostre edificable que donarien pas a la construcció de 800 nous pisos, dels quals un 30% estarien en règim protegit. La nova ordenació urbanística incloïa 21.395 m<sup>2</sup> de zona verda que s'integrarien al parc i el futur Museu del Disseny.

### **Desmuntatge de les parets inferiors del tambor**

A mitjan abril de 2008, l'Ajuntament de Barcelona va difondre el cronograma definitiu d'actuacions, aquest calendari preveia la finalització de tot el procés l'any 2014, és a dir, suposava acabar un any més tard respecte el que s'havia pactat al Compromís per Glòries.

El 10 de juliol de 2008, Jordi Hereu (PSC), alcalde de Barcelona, va inaugurar les obres de desmuntatge de l'anell viari de les Glòries esperant que aquestes finalitzessin el 2014. Durant el segon semestre del 2008 es van dur a terme les primeres actuacions del projecte, el desmuntatge de les parets inferiors del tambor, deixant-lo buit per sota, eliminant els murs, la façana interior, el forjat intermedi de l'aparcament i els plafons de la façana exterior.



Figura 26.- Obres de l'enderroc del tambor de la Plaça de les Glòries.

Font: Anuari Territorial 2008.

Aquesta part inferior va passar posteriorment a ser utilitzada pels autobusos que circulen per la Gran Via (veure Figura 27).



Figura 27.- Bus circulant per la part inferior de l'anella viària.  
Font: Ajuntament de Barcelona.

Una vegada es traslladés el Mercat dels Encants a la seva futura ubicació, es preveia que el segon semestre del 2011 es comencés l'enderroc del costat mar de l'anell viari, obligant a desviar el trànsit d'entrada i sortida de la ciutat per superfície. Pel que fa a la resta del tambor s'eliminarà l'any 2014 seguint les indicacions del cronograma previst.



Figura 28.- Fotografia del Mercat dels Encants Vells.  
Font: Web dels nous Encants ([www.encants.cat](http://www.encants.cat))

### **Mercat dels Encants Vells: ubicació definitiva, disseny i característiques**

Els Encants Vells es van decidir reubicar-los als jardins del Bosquet, ja que aquest indret reunia aquelles condicions que els venedors van remarcar com a indispensables: estar a la mateixa zona que fins ara i tenir unes dimensions suficients per mantenir la superfície comercial actual d'aproximadament uns 10.000 m<sup>2</sup>.

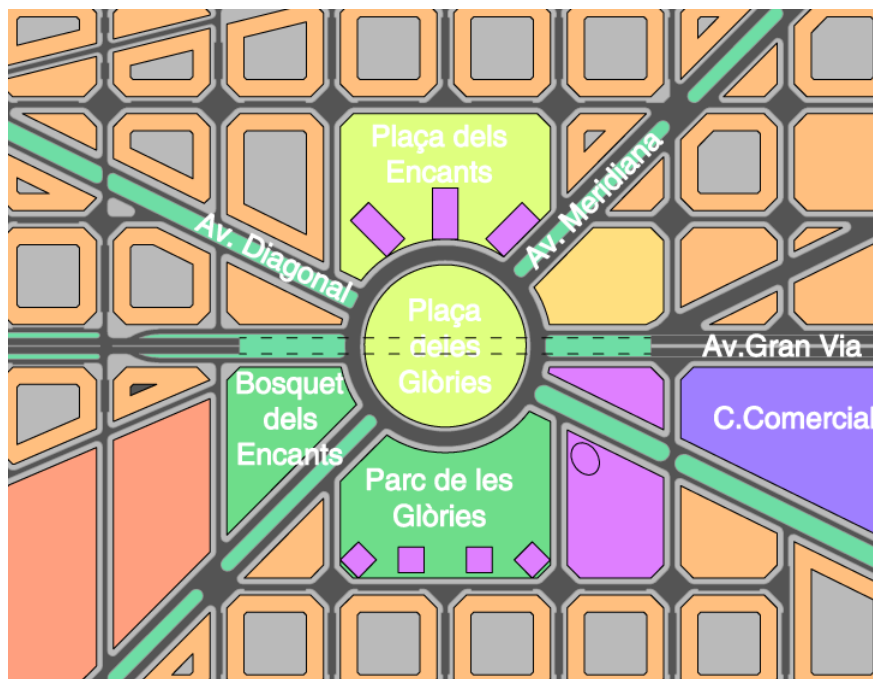


Figura 29.- Situació actual i emplaçament futur dels Encants.  
Font: Pàgina web skyscrapercity.



Figura 30.- Fotografia del Mercat Fira de Bellcaire.  
Font: Web dels nous Encants ([www.encants.cat](http://www.encants.cat))



L'estudi d'arquitectes B720 va ser l'encarregat de redactar el projecte executiu del nou mercat dels Encants, el qual havia de complir les següents consideracions tècniques: funcional, obert i de futur. Aquest projecte va obtenir un 80% dels vots a favor dels comerciants. Des del punt de vista estructural, la nova fira havia de permetre millorar les condicions de treball dels venedors i les condicions de compra dels ciutadans.

El nou mercat comptarà amb 32.372 m<sup>2</sup> de sostre on s'ubicaran 350 parades. El nou edifici serà un espai permeable que destacarà per la seva coberta triangular inclinada de 24 metres d'alçada. A més, tindrà un tancament perimetral de reixa de platines metàl·liques extensives i replegables.

La nova fira tindrà, apart de l'espai dedicat a la venda, i distribuïts en tres nivells: un restaurant, una sala polivalent, una ludoteca, oficines, un punt d'informació, dos lavabos i un mirador a la part alta amb quioscos de beguda i menjar. Pel que respecta a la part subterrània, hi haurà dues plantes. La primera s'emprarà per als serveis de logística del mercat i inclourà un pàrquing comercial per a 45 vehicles, una zona de càrrega i descàrrega, un punt per a les escombraries i uns magatzems. En canvi, la segona s'emprarà únicament com a aparcament per als clients i tindrà una capacitat de 300 vehicles.



Figura 31.- Imatge de les obres dels nous Encants.  
Font: Web dels nous Encants ([www.encants.cat](http://www.encants.cat))



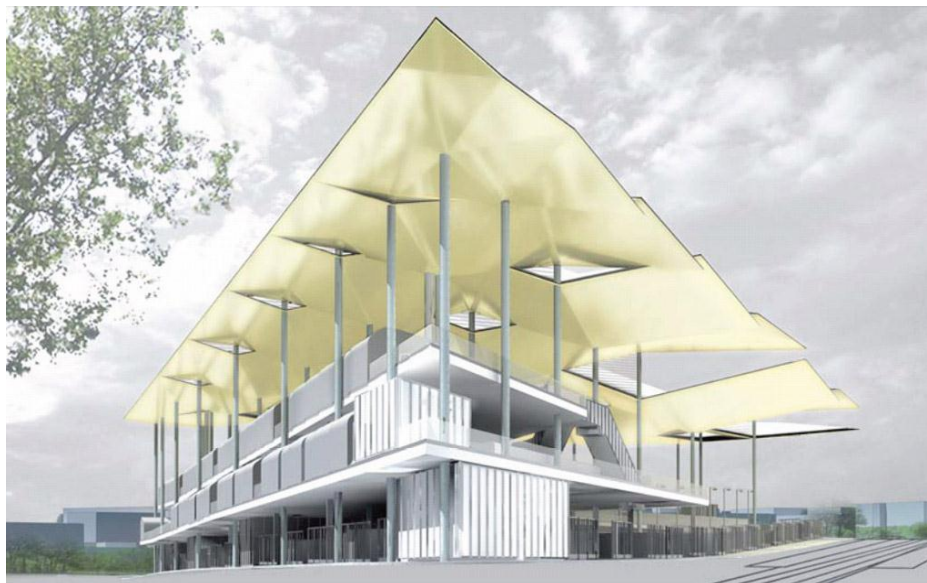


Figura 32.- Imatge del futur equipament dels nous Encants.  
Font: Anuari Territorial 2008.

El mes de novembre de 2008 es va començar a desbrossar el bosquet dels Encants, algunes alzines i oliveres que hi havia allà es van traslladar a viviers municipals amb la intenció d'una futura replantació. Segons l'Ajuntament les obres del nou edifici dels Encants (veure Figura 33) s'havien d'iniciar el primer semestre del 2009 i inaugurar el 2011.



Figura 33.- Bosquet que acollirà el mercat dels nous Encants.  
Font: Anuari Territorial 2008.

També estava prevista la construcció d'una quinzena d'equipaments públics als barris afectats: centres d'atenció primària, centres per a gent de la

tercera edat, una escola bressol i una de primària, equipaments esportius, biblioteques...

### **S'aprova el projecte executiu de l'edifici Dhub**

El mes de desembre, la Comissió de govern de l'Ajuntament va aprovar definitivament el projecte executiu de l'edifici que acollirà el Museu del Disseny. El centre s'ha ideat com un equipament promotor i distribuïdor de disseny. Les obres havien de començar el gener de 2009 i allargar-se durant 32 mesos pel que la seva inauguració es preveia per l'any 2011.

L'aprovació al projecte del Dhub suposava el començament de l'operació prevista en el sector Glòries-Meridiana Sud. Per al 2009 s'esperava la tramitació de la construcció d'uns 800 pisos (un 30% de protecció oficial).

Tot i així, en acabar l'any encara no s'havien iniciat les obres de l'estació ferroviària ni les de l'intercanviador, Ambdues seguien pendents d'acords interadministratius.

Pel que fa a la qualificació de zona verda, se la preveia concentrar en l'espai central de la futura plaça, més de 192.000 m<sup>2</sup> dels quals 105.000 m<sup>2</sup> seran el parc de les Glòries, amb una forma ortogonal d'ample més de dues illes de l'Eixample i de llargada més tres illes, prioritzant la vegetació autòctona.

El projecte impacta directament en la mobilitat de la zona i en la promoció del transport públic, per això la proposta de mobilitat de la MPGM estableix un túnel d'entrada a la ciutat del trànsit rodat per la Diagonal i un de sortida per la Gran Via. D'altra banda, es preveu reduir els actuals vuit carrils de flux en superfície en una via perimetral de traçat rectangular amb quatre carrils per als vehicles particulars, un destinat al transport públic, i un carril bici.



Figura 34- Tram escollit i acotat de la Gran Via.

Font: Presentació: La transformació de la Plaça de les Glòries i el seu entorn. Ajuntament de Barcelona.

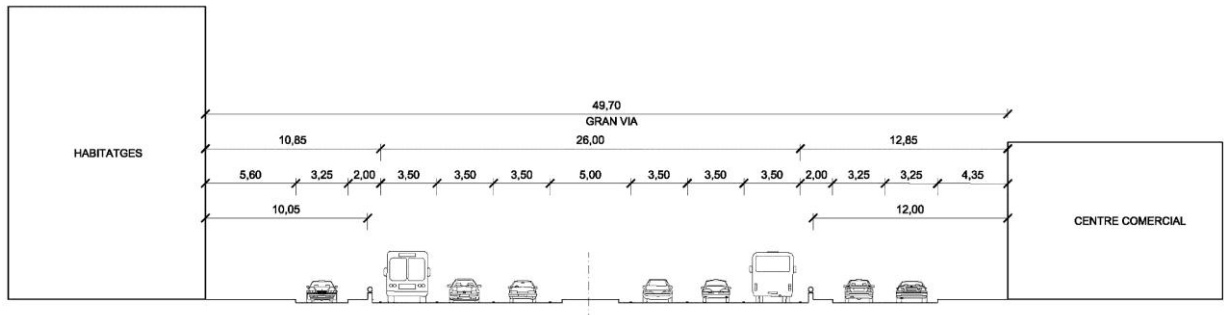


Figura 35.- Distribució de l'espai superficial de la Gran Via.

Font: Presentació: La transformació de la Plaça de les Glòries i el seu entorn. Ajuntament de Barcelona.

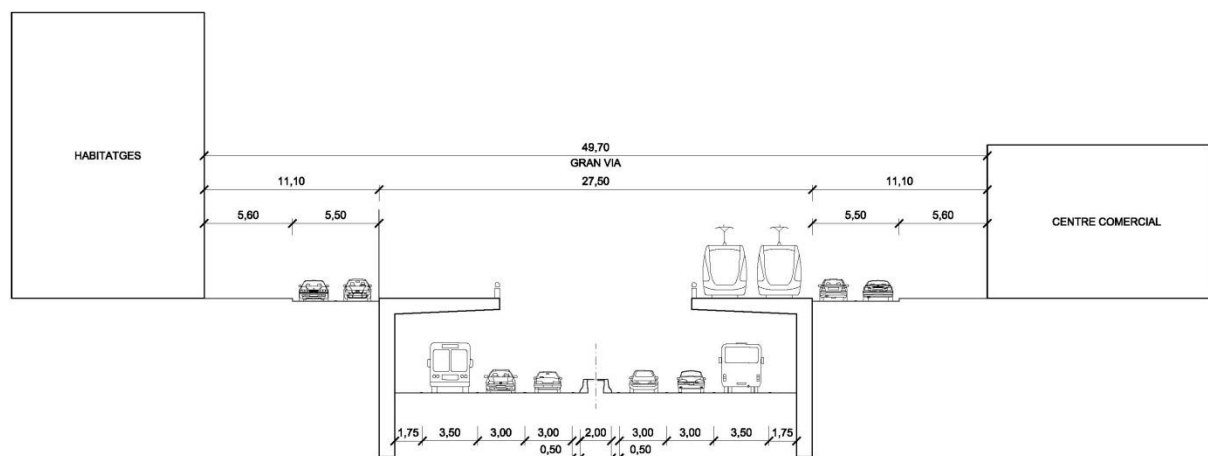


Figura 36.- Distribució del tram soterrat de la Gran Via.

Font: Presentació: La transformació de la Plaça de les Glòries i el seu entorn. Ajuntament de Barcelona.

Així mateix, a nivell ferroviari, el projecte inclou el cobriment de les vies de Renfe i, sota el túnel viari es preveu crear l'intercanviador que connectarà la L1 de metro i les tres línies de ferrocarril, a més del tramvia en superfície.

### **S'inicien les obres del Dhub:**

El mes de maig de 2009, tal i com estava previst, va començar a construir-se l'edifici que més tard acolliria el Museu del Disseny Hub Barcelona (Dhub). El voladís d'aquest sobrevolava l'anella viària, encara no enderrocada, i això obligava a col·locar una plataforma metàl·lica per protegir vehicles, tramvies i vianants.



Figura 37.- Museu del Disseny Dhub.  
Font: Pàgina web del Dhub.

El Dhub, dissenyat per l'estudi MBM, es troba en un solar al costat sud-oest de la plaça. Té forma de 'grapadora', un voladís sobre el verd públic del parc que en un futur l'envoltarà i una alçada de 14 metres. A la part superior de l'edifici hi haurà un auditoria amb un aforament de 300 persones i una pantalla lluminosa de 20 metres de llarg on s'hi projectaran imatges. A més, l'edifici acollirà part de la col·lecció de l'antic Museu Tèxtil i d'Indumentària i d'altres col·leccions d'arts gràfiques i decoratives.

Cap el 2010 es van iniciar les obres dels nous Encants. El trasllat d'aquests era necessari per al projecte ja que a partir de llavors es podria procedir a la deconstrucció de l'anell viari elevat, l'execució de la nova vialitat, el parc urbà i el cobriment de la Gran Via.

El setembre d'aquell mateix any BIMSA va modificar els terminis de les actuacions previstes, de manera que el trasllat dels Encants no es faria possible fins a final de 2012, fet que implicava que les actuacions centrals haguessin de començar a partir de 2013. Així que el projecte ja no podria finalitzar el 2013 tal i com s'havia previst, sinó el 2015.

Respecte els equipaments, els terminis variaven donat que alguns s'havien aturat per la crisi, com és el cas de les dues escoles bressol per als barris del Poblenou i de la Sagrada Família. En canvi, el projecte Dhub avançava sense problemes i es preveia la seva finalització a final de 2012.

El projecte bàsic de vialitat es va enllestir i va ser tramès a diferents departaments perquè elaboressin els seus informes poc abans de les eleccions municipals del mes de maig de 2011.

El maig de 2011, arran de les eleccions, el nou Govern de l'Ajuntament de Barcelona (CiU) va mantenir el compromís de reforma tot i que va encarregar un estudi sobre la vialitat de la Plaça de les Glòries ja que opinava que era necessari un replantejament del parc urbà i del projecte de soterrament del trànsit.

### **Dubtes sobre la demolició del tambor:**

El nou equip de govern de l'Ajuntament de Barcelona que va sorgir de dites eleccions es va posar ràpidament a estudiar les possibilitats de seguir tirant endavant el projecte de les Glòries davant la situació de crisi econòmica. El regidor del districte de Sant Martí, Eduard Freixedes, va declarar que s'haurien de centrar en la construcció dels equipaments i les zones verdes en comptes de seguir amb la demolició de l'anell viari i l'execució de la nova vialitat.

Les associacions de veïns de la Sagrada Família, el Clot-Camp de l'Arpa, el Poblenou i el Fort Pienc van disgustar-se davant d'aquestes declaracions, ja que creien que les obres s'haurien de planificar millor i no endarrerir-les més temps.

Poc després, Antoni Vives, tinent d'alcalde d'Hàbitat Urbà, va assegurar que es seguiria amb el cronograma previst, tot i que, segurament, s'haurien de replantejar els projectes de soterrament del trànsit i el parc urbà per fer-lo viable.

Enmig d'aquesta situació de debat sobre el futur de les Glòries es va notar la presència de sis enclavaments marginals de persones, estrangeres en la seva gran majoria, en alguns dels solars buits afectats per la reforma. L'abandonament d'aquests solars i la situació del parc interior de les Glòries, tancat al públic des de 2004, on la vegetació creix sense control, s'hi han produït abocaments incontrolats i s'hi han trobat nombroses persones *sense sostre*.

### **L'Ajuntament modifica el projecte**

A final d'agost l'Ajuntament de Barcelona va encarregar un estudi alternatiu sobre la nova vialitat de la Plaça de les Glòries a Barcelona Regional (BR) mentre BIM/SA seguia amb la redacció del projecte executiu. La idea que



plantejava l'Ajuntament sobre l'àrea d'Hàbitat Urbà era que els túnels viaris circulessin per sota de les perforacions ferroviàries i no per sobre, de manera que l'espai de la plaça fos pla i tota estigués a un mateix nivell.

Aquesta modificació no comprometia l'illa d'equipaments destinats als barris del Parc i la Llacuna del Poblenou i el Clot, situada en la Gran Via i el carrer Bolívia. Aquell mateix mes es va iniciar la construcció de l'aparcament subterrani a sobre del qual s'havien d'ubicar els dos primers equipaments que tenien més urgència: el Centre d'Atenció Primària (CAP) i el Casal per a la tercera edat del Poblenou.

Un mes més tard, el 22 de setembre, el ple de l'Ajuntament de Barcelona, volent acabar amb els dubtes sobre el futur de les Glòries va aprovar una moció, presentada pel PSC, en la que es reclamava "que es compleixin els acords recollits en el document *Compromís per Glòries* i que s'executin immediatament les obres d'enderroc de l'anell viari i la construcció de la nova vialitat". Segons Antoni Vives, el projecte de l'anterior Govern incomplia el *Compromís per Glòries* perquè obligava a fer una plaça a diferents nivells, llavors, per tal d'aconseguir una plaça completament plana Vives opinava que calia redactar de nou el projecte de vialitat i baixar d'aquesta manera la cota dels vials subterranis.

A final de 2011 Barcelona Regional seguia realitzant l'estudi alternatiu de vialitat de la plaça i els primers resultats s'esperaven pel gener de 2012. Les obres del Dhub, dels nous Encants i les de l'aparcament que precedia la construcció dels primers equipaments de barri seguien. D'altra banda, el nou Ajuntament encara no havia donat cap termini de finalització de les obres, de manera que es seguia pensant acabar els primers equipaments el 2012, començar a deconstruir el tambor el 2013 i finalitzar la plaça el 2015. Tot i així, els veïns dubtaven de que es pogués complir el calendari, donat que la crisi econòmica havia fet que l'intercanviador ferroviari no s'iniciés i encara hi havia diferents equipaments en dubte.



Figura 38.- Com quedarà l'espai del Dhub un cop acabin les obres.

Font: Pàgina web enllave.

### **L'Ajuntament redissenya el projecte**

Finalment, el 17 de gener de 2012, l'equip de govern de l'Ajuntament de Barcelona va presentar l'estudi que anteriorment havia encarregat a Barcelona Regional. En aquest es modificava lleugerament el projecte de la Plaça de les Glòries del 2007. El canvi més important consistia en abaixar la cota del túnel previst a la Gran Via per aconseguir que el parc fos tan sols d'un nivell. El però d'aquesta proposta era que havia de desaparèixer el túnel ferroviari que es dirigeix a l'estació de França i que havia de quedar inoperatiu el 2015 en el moment que funcionés l'estació de la Sagrera del ferrocarril d'alta velocitat.

El túnel tindrà 400 metres de longitud, anirà des del carrer Castillejos fins al carrer Ciutat de Granada, és a dir, és bastant més curt que el plantejat inicialment d'1,8 quilòmetres que anava des de Castillejos fins a la Rambla del Poblenou i suposaria 100 milions d'euros menys. En tot cas, fins que això no passi el trànsit de la Gran Via, uns 85.000 vehicles diaris, hauria de creuar el parc en superfície.

Al contrari que l'anterior projecte, el túnel de la Gran Via seria de dos sentits, però es descartava el túnel d'entrada per l'Avinguda Diagonal de manera que aquesta es veuria interrompuda a Glòries. Per evitar embussos es pretenia desviar la meitat dels cotxes que entressin a la plaça per carrers diferents a la Gran Via i aquells que hi arribessin podrien utilitzar la ronda perimetral del parc. Aquesta reordenació de la mobilitat no pretenia més que aconseguir que l'entrada real a Barcelona fos al Besòs i no a la Plaça de les Glòries Catalanes.

El nou projecte també reordenava els equipaments de barri a construir al voltant de la plaça i articulats a partir de tres grans edificis. El primer, darrera la Torre Agbar, inclourà el nou CAP de Poblenou, el casal de la gent gran i una nova escola bressol. El segon, a l'alçada de la Farinera del Clot, un centre de dia, una residència per a gent gran, un centre de barri, una sala polivalent i un auditori. I el tercer, al costat dels antics Encants, el nou CEIP Encants, una escola bressol, un centre de dia, una residència per a gent gran, un centre de barri, una sala polivalent i un auditori.

Pel que fa a la zona verda, la nova proposta la compactava a l'àrea central de la plaça i suposava un augment de la superfície verda passant dels 105.000 m<sup>2</sup> inicials a 140.000 m<sup>2</sup>. D'aquesta manera, l'intercanviador ferroviari quedava descartat, ja que cap tren de rodalies pararia a Glòries.

Modificar el projecte de les Glòries obligava a revisar el Pla general metropolità, fet que suposava nous retards en els terminis previstos. Antoni Vives va declarar llavors que la deconstrucció del tambor estaria prevista entre

el 2013 i el 2014 i la nova plaça i els equipaments estarien acabats entre el 2016 i el 2017.

### **El Ple de l'Ajuntament obliga a retirar la proposta**

Malauradament, el 27 de gener d'aquell mateix any, just deu dies després de que es presentés el nou projecte per les Glòries, el Ple de l'Ajuntament de Barcelona va obligar a l'equip de govern a retirar-lo. El PSC va demanar que es creés una comissió amb representants de totes les forces polítiques per debatre i acordar el projecte d'acord els estudis ja realitzats l'any 2007.

El PSC va justificar la seva demanda al·legant que la nova proposta no incorporava un estudi de mobilitat, el Ministeri de Foment no li havia donat el vist-i-plau i, a més, no partia d'un acord polític previ entre totes les formacions. Tot i que l'alcalde de Barcelona d'aquell moment, Xavier Trias, va comprometre's a retirar el projecte, també va assegurar que es mantindrien els criteris bàsics de la modificació.

Cap al març de 2012 l'Ajuntament de Barcelona va presentar un estudi econòmic en el qual es calculava que la remodelació de la plaça tindria l'impacte econòmic següent: 830 milions d'euros d'inversió i la generació de 7.300 llocs de treball.

A més, preveia una forta explotació econòmica dels equipaments, habitatges i oficines que entre ells i els aprofitaments turístics i comercials podrien arribar a generar un impacte econòmic d'entre 270 i 370 milions d'euros i la generació de 3.900 a 5.300 llocs de treball.

Per una altra banda, dos mesos més tard, el PSC va presentar el seu projecte de remodelació de la plaça. En aquest no es contemplava la construcció de cap túnel a curt termini i ordenava la plaça en 3 zones: una concentraria els equipaments de barri i una zona verda, l'altra, que seria la part central, seria una plaça de ciutat i l'última agruparia els equipaments d'àmbit metropolità (el Dhub, els Encants i l'edifici de serveis administratius Ona) i la connexió amb el transport públic.

De la mateixa manera que el projecte vigent, la nova proposta incloïa enderrocar l'anella viària, traslladar el mercat dels Encants i obrir els carrers del perímetre de la plaça. El principal canvi respecte el projecte vigent era substituir el túnel subterrani per un traçat en superfície, fet que suposava, segons el PSC, una proposta més econòmica.

Aquesta proposta va ser ben rebuda pel govern municipal ja que, tal i com va dir Antoni Vives, responsable d'Hàbitat Urbà, els criteris bàsics del projecte s'havien mantingut.

A final del 2012 es va dictaminar que la demolició definitiva de l'anella viària de la Plaça de les Glòries es començarà a fer el novembre de 2013 uns mesos més tard de l'última previsió que deia que aquesta es faria el segon trimestre de 2013. L'Ajuntament preveu fer la deconstrucció en dues fases, primer es demolirà la part de l'anella del costat mar, mentre el trànsit de sortida seguirà passant per la part orientada a la muntanya i després es demolirà el costat muntanya i el trànsit es farà circular en superfície i de forma semicircular.

El març d'aquest any, el PP va acordar amb el govern municipal invertir 15 milions d'euros extres per començar amb les obres del túnel soterrat a la Plaça de les Glòries. Aquesta injecció econòmica permet, segons Alberto Fernández Díaz, president del Grup Municipal del PP, desbloquejar el projecte de reforma. Segons els populars, aquesta transformació de la plaça suposarà "14 nous equipaments socials, 600 pisos públics, noves zones verdes i l'inici del túnel de les Glòries pel carrer de Los Castillejos".

Un mes més tard, el president del Grup Municipal del PSC, Jordi Martí, demanava a l'alcalde Xavier Trias, que s'imposés al seu equip i aturés la demolició de l'anell de Glòries. Demanava canviar la prioritat de les obres destinant els diners de la deconstrucció i les obres de mobilitat a equipaments i habitatge social.

Tot i així, la setmana següent, la Comissió d'Hàbitat Urbà i Medi Ambient va rebutjar la proposta feta pel Grup Municipal del PSC, raó per la qual els treballs d'enderrocament de l'anell viari segueixen previstos per a finals d'aquest any.

D'altra banda, aquest mes d'abril, l'Ajuntament va publicar el concurs per al projecte urbà de l'espai lliure de la Plaça de les Glòries. L'objectiu de la convocatòria de projectes és escollir-ne un per ordenar i definir el nou espai, equivalent a 13 illes de l'Eixample. El concurs es resoldrà el febrer de 2014

Amb tots els canvis pels que ha passat el projecte de reforma, cal esmentar que el calendari empaita a les obres del nou Mercat dels Encants, la seva inauguració està prevista per al 14 de juny. Només 15 negocis han decidit no embarcar-se en l'aventura del nou mercat i la resta s'ha posicionat a favor tot i la inversió que han hagut de fer. Està previst que el 8 de juny tanquin els Encants Vells i el 12 s'obriran els nous en fase de prova.

I, per acabar, val a dir que un dels elements que condiciona tota la transformació és el túnel que la creurà i donarà continuïtat al trànsit de la Gran Via d'un costat a l'altre de la plaça. Encara no té data definida, però segons les previsions de l'Ajuntament, la construcció d'aquest pas soterrat, a més profunditat de la prevista en els anteriors plans, no s'espera fins l'any 2015 i es preveu una durada d'uns 3-4 anys. Així que de moment, fins que no hi hagi noves indicacions, s'espera que el túnel de la Gran Via estigui a més profunditat i que la connexió entre la Gran Via i l'Avinguda Diagonal no es faci sota terra.

### 5.1. Equipaments pels barris

Fa molt de temps que les entitats veïnals reclamen millores en la dotació d'equipaments dels seus barris, sobretot a les zones més properes a la plaça. Fins l'any 2007 només s'havien aprovat els plans d'equipaments del Poblenou i del Clot-Camp de l'Arpa, els quals van ser una important referència per al que es vol i es preveu a la zona de Glòries i entorns. La majoria de peticions han estat ateses a excepció de la proposta d'ubicar un Centre de Formació Professional que queda com a tema obert per solucionar en el futur. I el mateix ocorre amb l'Escola de Música de barri prevista en el pla d'equipaments del Clot - Camp de l'Arpa.

Per tal d'agilitzar els processos i reduir terminis de la seva construcció i posada en funcionament, les entitats veïnals reclamen que s'iniciïn les gestions amb els corresponents consorcis.

Es prioritzarà l'execució del equipaments de caràcter local front els de ciutat o, en tot cas, portaran el mateix ritme i aquells que es van consensuar per ser ubicats a l'àmbit de la modificació o en el seu entorn més immediat són els següents:

#### **El Parc i la Llacuna del Poblenou:**

Un **Centre d'Atenció Primària (CAP)** que es preveu situar-lo al solar que hi ha entre els carrers Ciutat de Granada, Bolívia i Badajoz. És competència de la Generalitat de Catalunya. L'Ajuntament de Barcelona proposarà al Departament de Salut de la Generalitat incloure el CAP, amb caràcter prioritari, en el programa de construccions de nous centres a la ciutat.

Un **casal de gent gran** que també es vol situar al solar ubicat entre els carrers Ciutat de Granada, Bolívia i Badajoz, per això és necessari adequar les



obres al conveni amb la Generalitat. La titularitat d'aquests tipus d'equipaments és municipal.

Un **equipament esportiu (compartit amb Fort Pienc)** que ha estat una demanda constant tant des de l'Associació de Veïns de Poblenou com de la del Fort Pienc. Es tracta d'una instal·lació esportiva amb piscina que ha de donar servei a aquest sector de la població, és una necessitat clarament identificada per les dues entitats. La gran quantitat d'equipaments previstos fa que sigui difícil trobar un bon emplaçament. Des del principi, des de l'Ajuntament era necessari trobar una solució compartida entre els dos barris que assegurés la viabilitat de la gestió. L'espai idoni no es troba a l'àmbit de la modificació sinó al costat del solar que abans ocupava la seu de Transportes Ochoa als carrers Tànger-Sancho de Ávila-Pamplona. El terreny que se li ha assignat és de 1.500 m<sup>2</sup> i el sostre total es situa en uns 3.000 m<sup>2</sup>. El solar és de titularitat privada però per desenvolupar el seu planejament ha de preveure un equipament de caràcter públic com el del poliesportiu.

Un **Centre d'Educació Infantil i Primària de doble línia (CEIP)**, previst en el sí del Pla d'equipaments del districte de Sant Martí. Es va acordar treballar en la línia d'efectuar la permuta de qualificacions entre el solar situat entre els carrers Bolívia-Pamplona-Tànger-Àlaba (amb qualificació 6c, parcs i jardins urbans actuals i de nova creació d'àmbit metropolità), amb d'altres qualificats com a equipaments en el sí del 22@. L'extensió del solar no serà inferior a 3.500 m<sup>2</sup>, d'acord amb la previsió que faci el Consorci d'educació de Barcelona pels equipaments d'aquestes característiques.

Una **escola bressol** que també està prevista en el sí del Pla d'equipaments del districte de Sant Martí. I, a l'igual que el CEIP, es va acordar treballar en la línia d'efectuar la permuta de qualificacions entre el solar situat entre els carrers Bolívia-Pamplona-Tànger-Àlaba (amb qualificació 6c), amb d'altres qualificats com a equipaments en el sí del 22@.

### **El Clot – Camp de l'Arpa:**

Una **residència de gent gran** que, arran de l'acord de març de 2006 entre l'Ajuntament de Barcelona i la Federació d'entitats del Clot-Camp de l'Arpa i l'A.V.V. de Clot-Camp de l'Arpa, es va decidir que l'ubicació més idònia era la cruïlla de Gran Via-Independència. Fruit de l'esmentat acord, es preveu la ubicació d'una residència i un centre de dia per a la gent gran a Gran Via-Independència en un mateix edifici que comparteixi serveis tal i com demana específicament la Generalitat de Catalunya (amb un sostre de 5.000 m<sup>2</sup> aproximadament).

En aquest acord també es detallava que el període de tramitació per part de l'Ajuntament seria durant el 2007 per a, un cop es complís la premissa, cedir posteriorment el solar a la Generalitat.

Les entitats veïnals segueixen demanant que s'inclogui a la MPGM o entorns immediats els equipaments previstos pel pla d'equipaments: un centre integral de Formació Professional, una escola de música pel barri (a més de la prevista pel districte a Gran Via-Rambla del Poblenou) i una escola bressol.

### **El Parc i la Llacuna del Poblenou, el Clot – Camp de l'Arpa:**

Una **biblioteca de barri** que es volia instal·lar a les plantes de l'edifici Sòcol, l'edifici annex a l'edifici administratiu Ona, on s'havien reservat uns 6.000 m<sup>2</sup> de sostre per a equipaments de barri. Estava previst que les obres d'aquest edifici s'iniciessin de forma directa i conjunta amb l'edifici administratiu, prioritzant de forma segregada la posta en marxa dels equipaments locals. Però finalment, la biblioteca es va decidir ubicar-la dins del Museu DHUB i dotant-la de 2.000 m<sup>2</sup>.

Un **centre de barri amb sales polivalents (aules d'esbarjo, música, teatre, etc.)**. Dins del Pla d'equipaments públics del districte de Sant Martí s'ha previst instal·lar-lo a les plantes del Sòcol, a més de la biblioteca de barri d'uns 1.200 m<sup>2</sup> de sostre, el centre de barri amb sales polivalents.

Un **auditori** que complementarà als dos equipaments anteriors. Tots tres se situaran als baixos de l'edifici annex a l'edifici administratiu. Aquest es dedicarà principalment a activitats de barri i es prioritzarà tant el seu desenvolupament funcional com la seva complementarietat amb altres equipaments de caire similar que o bé ja estan en funcionament a la mateixa plaça o bé es preveuen en aquesta modificació.

### **El Fort Pienc:**

Un **equipament esportiu (compartit amb Poblenou)**, exposat anteriorment a l'apartat del barri de Poblenou.

### **La Sagrada Família:**

Un **Centre d'Educació Infantil i Primària (CEIP)** que es situarà al solar que hi ha entre els carrers Consell de Cent-Castillejos. S'ha reservat una extensió de sòl de 4.700 m<sup>2</sup> per a la construcció del CEIP i d'una escola

bressol. D'aquests 4.700 m<sup>2</sup>, 3.500 m<sup>2</sup> es destinaran al CEIP, tot i que, ara mateix, part del solar està ocupat per edificacions existents. En conseqüència, un cop els propietaris cedeixin el sòl a l'Ajuntament, aquest permetrà posar el solar a disposició de la Generalitat de Catalunya. En el mateix moment que es produeixi la cessió s'haurà de marcar en un calendari posterior d'execució. A partir de l'obtenció i incorporació al Mapa Escolar i amb la planificació del Consorci d'Educació de Barcelona, es podrà dur a terme la construcció i posada en funcionament.

Una **escola bressol** que s'ubicarà al solar abans esmentat. Per a aquest equipament s'ha reservat una extensió de sòl de 1.200 m<sup>2</sup>.

Un **centre social intergeneracional** per al que s'han reservat 2.200 m<sup>2</sup> de sostre al solar on hi ha l'equipament conegut com l'antiga fàbrica de paraigües. La proposta d'equipaments en el sector de Sagrada Família té un caràcter integral, uns espais en els que s'interrelacionin diferents grups d'edats com nens, joves i gent gran. A més, i de manera paral·lela a la tramitació derivada de la MPGM, es vol realitzar l'encàrrec de l'elaboració del projecte, ja que aquesta mesura suposarà reduir considerablement tot el procés sempre que s'aconsegueixi una cessió anticipada del sòl per part dels propietaris, prèvia a la reparcel·lació.

### **El Fort Pienc, la Sagrada Família:**

Un **Centre d'Atenció Primària (CAP)** que es preveu ubicar-lo al solar que hi ha entre els carrers Av. Diagonal-Gran Via i Cartagena. Disposarà de 1.500 m<sup>2</sup> de sòl per a les seves necessitats funcionals tal i com es va sol·licitar des del propi departament de Salut de la Generalitat de Catalunya. Com ja s'ha dit abans, els CAP són competència de la Generalitat de Catalunya, per aquest motiu caldrà decidir amb la Generalitat on s'ubicarà aquest equipament i posteriorment marcar el calendari d'obres i la posada en marxa.

Un **equipament per a la gent gran (centre de dia, residència)** que es preveu situar-lo en les plantes superiors al CAP del solar de Diagonal-Gran-Cartagena. Es reservarà el sostre necessari per a cobrir les necessitats funcionals d'aquests centres fins a 120 places de residència i 30 de centre de dia. D'altra banda, l'Ajuntament proposarà la cessió d'aquest sostre a la Generalitat per a la ubicació del centre de dia i de la residència de gent gran.



Figura 39.- Esquema dels equipaments previstos a la Plaça de les Glòries.

Font: Anuari Territorial 2011.

A la modificació del Pla General Metropolità es preveuen les diferents ubicacions per als equipaments mitjançant la corresponent qualificació dels sòls, necessària per a fer-ho possible. Pel que fa al desenvolupament del planejament derivat i als posterior projectes, així com el calendari d'execució i posada en marxa, resten sotmesos a les previsions que s'han d'establir en el sí dels Plans d'Equipaments de cadascun dels districtes afectats.

Malgrat el llarg llistat d'equipaments de barri, són ben pocs els que avui dia s'han tirat endavant.

Les AAVV acusen el consistori de no complir res del que es va prometre l'any 2007. D'entrada, en el document Compromís per Glòries s'establia la prioritat de l'execució dels equipaments locals respecte els de ciutat. Això, però, no s'ha complert, els projectes de barri s'han endarrerit al contrari que els d'àmbit de ciutat, com el nou Mercat dels Encants o el Centre de Disseny. El pla urbanístic per reformar la Plaça de les Glòries i el seu entorn va ser acordat amb les entitats veïnals dels barris que hi ha al voltant de la plaça i van acceptar la venda d'alguns solars per fer-hi pisos a canvi de la construcció d'equipaments reivindicats des de fa anys.

## 5.2. Altres propostes ciutadanes

Tot i que sembla que tothom està a favor de la deconstrucció de l'anell viari, també hi ha gent que opina que es tracta d'un símbol de la plaça i de l'entorn i per això se l'hauria de mantenir. Si més no, retirar el trànsit que hi circula per sobre de la infraestructura i realitzar la resta de millores de la plaça però, sobretot, mantenint l'anella viària elevada.

S'ha cregut adient exposar alguna d'aquestes propostes i a continuació s'explicarà la que hem considerat més interessant.

Ramon Rochera, lector de La Vanguardia, va enviar el 23 d'abril d'aquest any una carta al diari. En aquesta exposava les seves idees sobre el projecte de remodelació de la Plaça de les Glòries.

Rochera plantejava la següent pregunta: com és possible que amb la crisi econòmica tan forta que s'està vivint la gent es plantegi una obra d'aquesta envergadura?

L'autor de la carta no creu que sigui el moment de desmuntar el tambor i soterrar la Gran Via. Ell és de l'opinió que hi altres coses més imprescindibles a la ciutat. Creu que pensar en una solució complexa i cara en els temps que corren ara mateix és una ofensa per als ciutadans.

D'altra banda, remarca que a moltes conegudes i admirades ciutats del món existeixen passos elevats i ningú exagera ni dramatitza.

També es posa en la situació d'un cop enderrocat el tambor i diu que no creu que valgui la pena ja que aconseguir una continuïtat visual d'un costat a l'altre de la plaça no ho considera tan important com per a destruir-lo i invertir-hi tants diners. En contrapartida, Rochera proposa netejar l'àrea central i repoblar i cuidar el jardí interior, prolongar-lo cap avall i cap enfora de l'anella, fer-lo accessible i, progressivament, integrar-lo en l'àrea verda que s'hi crearà.

Una altre proposta que comenta a la seva carta és: desviar el tràfic perifèricament a la plaça (sense deconstruir l'anella), enjardinar el tambor amb jardins verticals en les columnes i crear un passeig verd elevat per a passejar. Per reforçar la seva opinió explica també que les vistes des d'allà serien magnífiques i s'atreveix a suposar que seria tot un èxit ciutadà i a un cost molt més econòmic que la demolició.

Aquesta última idea recorda molt a la del High Line de la ciutat de Nova York, una antiga via de tren transformada avui dia en un parc enjardinat amb mobiliari urbà, un espai públic verd destinat als vianants.





Figura 40.- High Line de Nova York.  
Font: [www.guardian.co.uk](http://www.guardian.co.uk)

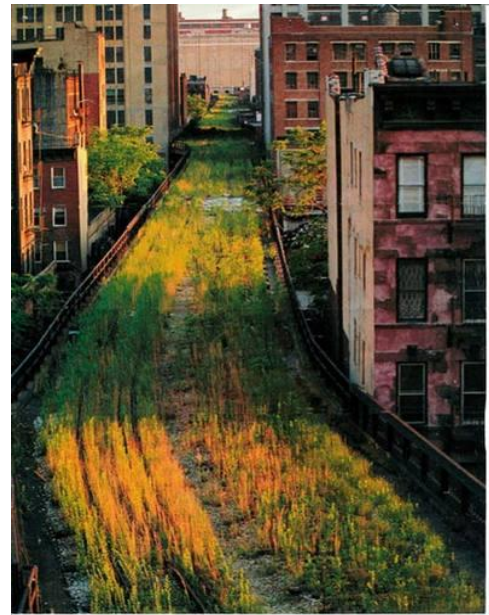


Figura 41.- High Line de Nova York.  
Font: [nyc-architecture.com](http://nyc-architecture.com)

La infraestructura en qüestió és considerada una de les icones del barri de Manhattan.



Figura 42.- High Line de Nova York.  
Font: [www.glenwoodnyc.com](http://www.glenwoodnyc.com)



Figura 43.- High Line de Nova York.  
Font: [www.glenwoodnyc.com](http://www.glenwoodnyc.com)

El president del Grup Municipal d'Unitat per Barcelona, Jordi Portabella, també va proposar el 9 de maig de 2012 que es mantingués el tambor com un parc elevat, sense trànsit. Concloent que la no-deconstrucció suposaria un estalvi de 20 milions d'euros.

I, tornant a l'enjardinament del tambor, Rochera proposava crear jardins verticals en les columnes. Aquesta idea pot veure's reflectida en el gran mural verd que hi ha a l'entrada del Centre Cultural de Caixa Fòrum de Madrid. Es tracta del primer jardí vertical d'Espanya i té una superfície de 460 m<sup>2</sup>.



Figura 44.- Jardí vertical de Madrid.  
Font: [viajesturisticos.org](http://viajesturisticos.org)



Figura 45.- Jardí vertical de Madrid.  
Font: [www.absolutmadrid.com](http://www.absolutmadrid.com)

El tapís natural que recorre la paret el componen 15.000 plantes de 250 espècies diferents. I més enllà del seu atractiu estètic, constitueix un agent mediambiental eficaç. Per tant, i donada la gran combustió de la zona, no seria una mala opció que es contemplés aquesta idea.

D'altra banda, també tenim l'exemple de la Tabacalera de Tarragona, que actualment compta amb el jardí vertical més gran d'Europa.



Figura 46.- Jardí vertical de Tarragona.  
Font: [www.tarragona.cat](http://www.tarragona.cat)



Figura 47.- Jardí vertical de Tarragona.  
Font: [www.tarragona.cat](http://www.tarragona.cat)



## 6. La contesta veïnal a la transformació de la plaça

El projecte de reforma va ser rebut positivament per part de l'oposició, tot i que lamentaven el fet d'haver de prendre aquestes mesures només dotze anys després de la seva inauguració.

Un altre aspecte que es va criticar va ser que el projecte no es presentés prèviament als veïns i als grups de l'oposició ni es concertés amb antelació amb la resta d'administracions implicades

El president de l'Associació per a la Promoció del Transport Públic (PTP), Pau Noy, valorava positivament el projecte, ja que segons ell aquest significava “pensar la plaça no només des del punt de vista del cotxe”. Tot i que va aprofitar per recordar que avui dia i des de fa anys encara hi ha infraestructures similars pendents de millores, com és el cas de l'intercanviador ferroviari de la Plaça Catalunya.

Pel que fa als representants de les AAVV del Clot-Camp de l'Arpa, el Fort Pienc, el Poblenou i la Sagrada Família, el mes de novembre van veure en el projecte de reforma l'oportunitat de millorar l'entorn, per aquest motiu van declarar que volien participar en les decisions i així evitar que la nova plaça es convertís en un experiment arquitectònic amb la torre Agbar de Jean Nouvel, l'edifici Ona per a oficines municipals de Federico Soriano, l'hotel Silken de Juli Capella i el Museu del Disseny de Martorell, Bohigas i Mackay, MBM. Les AAVV van mostrar la seva disconformitat vers les alçades de l'edifici d'oficines municipals (edifici Ona) i del Museu del Disseny i també els van recordar que el barri encara té pendent la construcció de diversos equipaments com una escola bressol, un CAP i una residència per a gent gran.



Figura 48.- AAVV de la Sagrada Família, el Poblenou, el Clot-Camp de l'Arpa i el Fort Pienc expressant el seu desacord.

Font: Pàgina web de l'AV del Clot-Camp.

Un altre aspecte que van remarcar va ser la importància de trobar solucions per al 'mercat de la pobresa' que s'instal·lava a la plaça setmana rere setmana. Els representants de les AAVV també demanaven que s'estudiés la mobilitat prevista per evitar que tornés a passar el mateix que amb la primera plaça, que tot quedés obsolet en pocs anys. Miquel Catasús, de l'Associació de Veïns del Clot-Camp de l'Arpa, 'va declarar que els veïns volien una gran zona verda central de 14 hectàrees, avingudes no agressives per als vianants i serveis i predomini del transport públic, sense oblidar els equipaments i els habitatges'<sup>8</sup>.

L'arquitecte i urbanista Josep Oliva i Cases també va valorar de manera positiva el projecte, tot i que el considerava insuficient donat que es centrava en l'enderrocament del nus viari elevat i en potenciar el transport públic sense fer gaire incidència en el volum d'edificis que s'hi crearien ni el tant per cent d'aquest volum que esdevindrien habitatges. Josep Oliva i Cases era de l'opinió que els habitatges i comerços serien els que permetrien crear una plaça viva i amb els quals s'aconseguiria el propòsit de centralitat que va plantejar Ildefons Cerdà en el seu moment.

Tres anys més tard, per tal de mantenir informats els ciutadans sobre les negociacions que es duïen a terme, les entitats veïnals van convocar algunes jornades de debat i assemblees. D'aquestes reunions van sorgir diferents al·legacions conjuntes al projecte de les quals vuitanta-cinc feien referència a les previsions d'equipaments, al transport públic i a les alçades dels edificis. N'és un clar exemple el que va dir Miquel Catasús: "l'esquema general ens agrada, amb la plaça quadrada, l'intercanviador de transport públic i l'enderroc del nus viari, però no s'ha concretat prou en tres aspectes: mobilitat, habitatge de protecció i equipaments".

També van demanar una audiència pública per a conèixer el document que es portaria a aprovació provisional, tot i que a final de l'any 2006 encara no s'havia celebrat.

El 26 de maig d'aquell mateix any la Unió Territorial del Barcelonès de la Comissió Obrera Nacional de Catalunya (CCOO) i l'Associació per a la Promoció del Transport Públic (PTP) van fer públiques les seves al·legacions al projecte. Ambdues entitats coincidien en opinió al creure que en el projecte de reforma es prioritzava la mobilitat privada respecte el transport públic.

Els partits polítics a l'oposició, CiU i PP, estaven d'acord amb l'enderrocament de l'anell viari, però criticaven el cost que va tenir construir-lo i posaven en dubte la capacitat del govern municipal per liderar la remodelació

---

<sup>8</sup> Anuari territorial 2003

de la plaça a l'hora de negociar amb les administracions autonòmica i estatal, concretament amb Renfe i FGC.

Finalment, després de mesos d'al·legacions, els plens dels districtes de l'Eixample i Sant Martí, amb el vot dels grups de govern de l'Ajuntament de Barcelona en aquell moment (PSC, ERC i ICV), van donar el vistiplau a l'informe MPGM de la Plaça de les Glòries.

## **6.1. Conflicte social i econòmic**

Arran de les obres de remodelació de la Plaça de les Glòries Catalanes han sorgit una sèrie de conflictes. Entre aquests en destacarem quatre de principals.

Els retards continuats en la deconstrucció de l'anell viari elevat en són un clar exemple. Fa uns deu anys aproximadament, des de finals del 2003, que es va presentar el projecte de remodelació, projecte on es plantejava el soterrament del trànsit del tambor i la construcció d'una plaça continua per als vianants, però, a dia d'avui, encara no s'aprecia cap canvi, ni s'ha soterrat el trànsit, ni s'ha deconstruït el tambor, ni s'ha construït una plaça continua. Això genera un conflicte social en els veïns de la zona que mantenen una lluita constant per aconseguir aquest enderrocament.

En són un altre exemple les exigències veïnals d'estudis independents i de caire apolític sobre temes de mobilitat. Les demandes d'aquests estudis són provocades per la poca fiabilitat que mostren algunes de les accions polítiques vers les obres de la plaça.

Els canvis en la planificació del traçat i en el pressupost també són uns dels conflictes més importants que hi ha ja que, com bé s'ha dit abans, fa uns deu anys que es va posar en marxa el projecte però encara no s'ha pres cap decisió definitiva sobre el traçat i en conseqüència sobre el pressupost.

Aquest conflicte està íntimament lligat al primer, ja que el fet de canviar la planificació del traçat i del pressupost fa que s'originin retards en l'execució de les obres, d'altra banda però seria un conflicte de caire més econòmic que no social..

Per últim, però no menys important, trobem el conflicte que sorgeix amb motiu de la incompatibilitat d'usos de la zona afectada per les obres així com de la incompatibilitat d'usos dels espais adjacents indirectament afectats. Que la zona estigui en continua 'construcció' fa que tots els usuaris de la via, de la

plaça, de la fira de Bellcaire, del centre comercial de Les Glòries o bé, gent que treballa a les oficines pròximes a la zona o que simplement passeja diagonal amunt diagonal avall, trobin al seu pas maquinària de construcció, soroll, pols, passos i carrers tallats... Això genera un sentiment d'incomoditat en els vianants i fa que la situació sigui, en alguns casos, insostenible. Aquest quart conflicte, que seria de caire social, és un dels més visibles i comprensibles ja que a sobre de que els veïns no poden gaudir d'una plaça continua sense anella viària elevada, fa 10 anys que estan patint el soroll que genera la maquinària d'obra o el soroll que genera el trànsit quan es tallen carrers dia sí dia també.

## **6.2. Els actors implicats**

Arribats a aquest punt, tot i que els seus noms ja hagin anat apareixent, és important remarcar aquells actors que han intervingut i intervenen en el projecte de remodelació de la Plaça de les Glòries Catalanes, així com les relacions que s'estableixen entre ells.

### **Actors polítics i econòmics**

El principal actor de la reforma de la Plaça de les Glòries és l'Ajuntament de Barcelona. D'altra banda, el Consell Municipal de l'Ajuntament és l'òrgan que té les competències per a l'aprovació inicial i l'aprovació provisional de la Modificació del Pla General Municipal (MPGM). Podem dir doncs que l'Ajuntament de Barcelona és, gràcies a les pressions de les diferents associacions i comunitats de veïns de la zona afectada, el principal promotor del projecte.

L'Ajuntament és l'encarregat de fer la inversió necessària per al procés d'enderrocament del nus viari elevat i de la seva substitució per uns túnels soterrats d'entrada i de sortida a la ciutat. També ho és de la creació del nou parc en l'entorn de les Glòries, de la construcció de diferents equipaments de la zona, del nou Mercat dels Encants, del nou Museu del Disseny (responsabilitat també de la Generalitat de Catalunya) i també de l'edifici d'oficines municipals, l'ONA.

En el moment que s'aprova, de manera provisional, la Modificació del Pla General Municipal, el document es tramita juntament amb l'expedient administratiu a la Generalitat de Catalunya, que esdevé un dels altres actors implicats en aquest projecte.



La Generalitat de Catalunya és la principal responsable de l'aprovació definitiva del projecte i, entre altres coses, també ho és de la nova estació intermodal, la qual ha de permetre millorar la connexió entre els diferents mitjans de transport a la plaça. Unes altres responsabilitats d'aquesta és la d'adaptar la línia del Trambesòs a la nova configuració urbanística de la plaça i la de construir una nova estació dels Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, amb la prolongació de la línia Llobregat-Anoia fins a la zona en qüestió. A més, també és la responsable d'algun equipament de barri.

ADIF (Administrador de Infraestructuras Ferroviarias) és una entitat pública empresarial pertanyent al Ministeri de Foment i té un paper important pel que fa al sector ferroviari. És l'encarregada de l'execució de la nova estació de Rodalies de RENFE així com de les actuacions de millora i manteniment de les vies ja existents. El seu objectiu és potenciar el transport ferroviari mitjançant el desenvolupament i la gestió d'un sistema d'infraestructures segur, eficient, sostenible des del punt de vista ambiental i de qualitat.

Altres actors que intervenen en el projecte són les entitats financeres, les quals aportaran capital, les empreses constructores encarregades de l'execució de les infraestructures previstes, i les empreses immobiliàries encarregades de la construcció i de la gestió dels nous habitatges de la zona.

### **Actors socials**

Com a principals actors socials cal destacar, sobretot, les associacions i entitats veïnals, ja que són una de les parts més afectades en el projecte de remodelació i les que conviuen més amb l'espai afectat i el seu entorn. Aquests veïns afectats són, més concretament, els dels barris del Fort Pienc, de la Sagrada Família, del Clot-Camp de l'Arpa i del Poblenou.

Un fet destacat en el qual estan implicades les entitats veïnals, els ciutadans de la plaça i l'Ajuntament de Barcelona és que junts van constituir la Comissió de Seguiment. Aquesta es va crear amb la intenció de vetllar pel correcte desenvolupament del projecte de remodelació de la Plaça de les Glòries i els seus entorns l'any 2003. A més, també vetllava pel bon funcionament de la participació ciutadana i de les reunions del Grup de Treball.

La Comissió de Seguiment va ser qui va encarregar al Grup de Treball, creat l'any 2005, el debat tècnic de la proposta de Modificació del Pla General Metropolità de l'àmbit de Glòries.

Aquest Grup de Treball el formen cinc representants de les AAVV, diversos tècnics municipals, tècnics responsables dels diferents projectes i assessors tècnics proposats pels veïns; apart d'això, és qui va presentar el

document de síntesi on s'explicaven els resultats de les reunions del Grup de Treball amb la Comissió de Seguiment, l'anomenat "Compromís per Glòries".

No cal oblidar però, que tots els usuaris de la nova plaça també esdevenen actors socials, ja siguin ciutadans de Barcelona o de poblacions properes, turistes...

Els Encants Vells o també anomenats Fira de Bellcaire, són un altre actor implicat. Es tracta d'un dels mercats més antics d'Europa i des del segle XIV és un exemple del dinamisme comercial de Barcelona. El nou projecte de reforma suposa un canvi d'ubicació d'aquest, ja que l'espai que utilitzen està previst com a zona verda, per això també suposa la construcció d'un nou espai, que serà el Bosquet dels Encants, on futurament se'l reubicarà.

El Grup Agbar (Aigües de Barcelona) és una altra part implicada en el procés. Té la seva seu a escassos metres de la plaça, fet que provoca que es veiés afectada per la reforma i sol·licités la seva incorporació a la Comissió de Seguiment i al Grup de Treball.

Un altre actor que cal esmentar, però no menys important per ser l'últim, és la Federació d'Associacions de Veïns de Barcelona, on es tramiten les demandes i peticions dels diferents barris de la ciutat.

## 7. Avaluació dels impactes

El projecte de transformació de la Plaça de les Glòries Catalanes és d'una gran complexitat ja que suposa executar una sèrie d'obres en una zona urbana molt freqüentada diàriament, sobretot a efectes del trànsit de vehicles. El procés, com és fàcil de preveure, comportarà una sèrie d'impactes a la zona. Aquests es classifiquen segons la seva tipologia, ja sigui ambiental, urbanística, econòmica, social o de mobilitat; i en funció de l'etapa en la que han sorgit, és a dir, si han aparegut abans de les obres de remodelació, durant aquestes o bé un cop finalitzades.

D'altra banda, en alguns casos, hi haurà infraestructures i/o accions que generaran més d'un tipus d'impacte.

### 7.1. Impacte ambiental

Al tractar-se d'un projecte dins la ciutat, els impactes ambientals directes sobre l'entorn són escassos i no gaire importants, ja que la zona afectada no regeix cap espai natural protegit o de cert interès paisatgístic.

No obstant això, sí s'han pres mesures respecte l'alt nivell sonor d'un tram específic de la Gran Via de les Corts Catalanes. En el Pla per a la reducció de la contaminació acústica es proposa, en el cas del trànsit, millorar la qualitat acústica de l'espai urbà introduint canvis en el model de mobilitat: reduir l'ús de vehicles privats a motor i fomentar el dels mitjans de transport més silenciosos i saludables, especialment en matèria de transport col·lectiu.

Pel que fa a la contaminació acústica, en el projecte de remodelació es va contemplar la millora de les condicions d'habitabilitat dels veïns del tram de la Gran Via que comunica Glòries amb la C-31, un tram d'uns 2,5 quilòmetres. La remodelació preveia una disminució de l'impacte sonor de la via en qüestió cobrint-la de manera parcial i els encarregats de dur a terme el projecte van ser GISA i BAGURSA.



Figura 49.- Pantalla d'aïllament acústic.  
Font: Pàgina web d'arquitectura.

La semi-coberta consisteix en dos murs verticals a banda i banda de la via i dos voladissos que dissipen gran part del soroll d'aquesta. Per motius més estètics, tal i com s'observa a la Figura 49, les pantalles porten incorporades un tipus de finestretes de vidres de colors cromats.



Figura 50.- Murs verticals del tram Gran Via-C-31.  
Font: Pàgina web d'arquitectura.

Aquestes pantalles absorbeixen el soroll i insonoritzen pràcticament l'espai públic amb el que limita la via. Els edificis pròxims a la via, gràcies a la instal·lació de les proteccions acústiques, queden protegits del soroll, sobretot aquells habitatges que es troben en els pisos més alts. L'any 2007, amb aquesta mesura, tal i com va informar Jordi Hereu, alcalde de Barcelona en aquell moment, el soroll de la Gran Via s'havia reduït en 20 decibels.

Però no tot el tram Plaça de les Glòries-autopista gaudeix d'aquestes pantalles, a les zones sense habitatge se n'han col·locat de més simples.

Apart de l'acció de minvar els efectes del soroll, les pantalles han promogut l'aparició de noves àrees verdes i els arbres d'aquestes també actuaran com a barrera pel soroll. D'altra banda, per lluitar contra la contaminació acústica també s'ha instal·lat paviment sonoreductor en la via. Es tracta d'una mescla asfàltica discontinua (sense àrids de mida intermitja) amb porus estructurals aplicada en capes de 2 a 3 cm. La reducció del soroll ambiental derivat del contacte de les rodes dels vehicles amb el paviment s'estima entre 2 i 3 decibels i en carrers de volum de trànsit alt pot ser major.

Fins a escollir la pantalla acústica definitiva, la que millor solucionava el problema plantejat, abans de la instal·lació es van fer diverses simulacions amb diferents apantallaments.

La reducció de l'impacte sonor de la infraestructura és una de les bases del projecte donat que aquest es centra en la correcció dels impactes generats per les infraestructures ja existents. Per això es considera la reducció quelcom positiu. Tot i així, les pantalles acústiques instal·lades als costats de la via suposen una barrera visual i és possible que no agradin a tothom, d'altra banda l'impacte visual que generava abans l'autopista era encara més agressiu.

Un altre inconvenient que trobem a nivell ambiental és el de la qualitat de l'aire. Durant les obres tindran lloc un conjunt d'operacions de moviment de terres i de maquinària que faran augmentar les partícules en suspensió a l'aire i, en conseqüència, en disminuirà la seva qualitat. Altres efectes que poden tenir les obres en el medi és la contaminació acústica produïda per la maquinària.

Un cop finalitzin les obres, la contaminació acústica que hi ha actualment a la plaça i que en la seva gran majoria és causada pels efectes del trànsit amb vehicle privat, es reduiria notablement gràcies al soterrament de les principals vies de trànsit que creuen la plaça. Fet que també provocarà una certa millora en la qualitat de l'aire. A més, fa pocs anys es va limitar la velocitat de la Gran Via a 50 km/h, el 2009 es va instal·lar un radar fixe per garantir que els vehicles



no sobrepassessin aquesta velocitat i, a més, es van col·locar panells de control de pol·lució.

## 7.2. Impacte urbanístic

Si s'estudien els impactes des d'un punt de vista urbanístic, aquests seran més evidents en el terreny. L'operació més destacada en aquest sentit, i la que permetrà que hi hagi un canvi radical a la plaça, tal i com la coneixem avui dia, és l'enderrocament de l'anell viari. L'impacte que generarà a primera escala és purament visual. Això també suposarà la creació d'un nou espai, una zona verda que permetrà, si més no, donar una nova imatge molt més acollidora i propera per als ciutadans, i per tant, s'aprofitarà la zona de la plaça actualment en desús i deteriorada.

Tot l'entorn de la plaça es beneficiarà dels canvis en l'estructura d'aquesta i per això també es pot considerar que els terrenys de la zona es revaloraran.

A més, el perímetre de la plaça es veurà modificat i això comportarà un altre impacte urbanístic: d'entrada la plaça té un perímetre no gaire definit i de geometria circular i en un futur es pretén que aquesta esdevingui de forma rectangular. Això obliga a replantejar la configuració dels carrers que actualment conflueixen a la plaça. La configuració d'avui dia és circular i d'aquí en endavant haurà de ser ortogonal, fet que comportarà certs canvis en el repartiment del terreny.

També és important destacar l'augment considerable d'infraestructures que rebrà la nova plaça: equipaments de barri i de ciutat i edificis de tota mena. Aquests li aportaran un aspecte més urbà, tot i que els representants de les entitats veïnals mostressin el seu desacord respecte les alçades màximes previstes d'edificis com el Centre del Disseny i l'Ona i demanessin que es minimitzés el seu impacte a la MPGM. Seguint amb això, un altre canvi important a nivell urbanístic és el trasllat de l'antic Mercat dels Encants a un nou espai, condicionat per a les diferents parades i botigues que hi ha actualment.

També genera un impacte urbanístic important la xarxa de transport públic, sobretot pel que fa a la línia T-5 del tramvia (Glòries-Besòs). D'una banda suposa una gran millora de la connectivitat però a la vegada s'ha impedit el pas d'una línia de metro que tindria una capacitat major de passatgers, ja que tres de les cinc parades que té la T-5 en el tram d'estudi són subterrànies. Els autobusos i autocars també han participat a l'hora de crear l'impacte

urbanístic, ja que se'ls ha creat un carril especial a l'entrada de Barcelona, compartit amb els VAO, i s'ha prioritzat el seu pas mitjançant semàfors especials.

A la C-31 també s'han pres mesures que han generat algun impacte urbanístic en el territori. S'ha limitat la velocitat als usuaris de la via (80 km/h), s'han col·locat passos de vianants a peu de la via, així com semàfors per regular-los, s'ha reduït l'amplada de carril i al carril bus que va en sentit Llobregat se li ha donat més importància que a la resta de carrils de la via.

Com ja s'ha dit en més d'una ocasió es pretén promoure l'ús del transport públic a la plaça i, a la vegada, minvar l'ús de vehicles privats. D'entrada tothom ho considerarà quelcom positiu, tot i així, les obres que es duren a terme per tal d'aconseguir-ho provocaran importants retencions del trànsit i, donat que la zona ja en pateix en moltes ocasions, serà una dificultat que no agradarà als usuaris de la via i, segurament, als veïns de la zona.

Les obres que es van realitzar a la C-31, desmuntatge dels antics talussos, van aportar cert espai públic a banda i banda de la via. En aquests espais s'han plantat arbres, s'ha fet la instal·lació d'enllumenat, de mobiliari urbà i alguns punts s'han dotat de gronxadors i demés infraestructures per als més petits. Aquestes noves zones verdes que es guanyen són un clar exemple d'alguns dels impactes positius que trobem un cop finalitzades les obres.

Per últim, un altre aspecte a destacar és el conjunt de passarel·les que s'han construït al llarg de la Gran Via i que han permès als vianants creuar-la d'un costat a l'altre. Se n'han construït bastantes i, en alguns casos, s'han alternat amb els ponts ja existents, també aptes per al pas de vehicles. Aquesta idea va agradar a tothom excepte a aquelles persones que tenen dificultats en la mobilitat, donat que per travessar la via s'ha de salvar un desnivell important i això els pot suposar en alguns casos un impediment.

### **7.3. Impacte sobre la mobilitat**

Avui dia la mobilitat és un dels impactes més rellevants, motiu pel qual s'ha d'analitzar amb deteniment. A la nostra plaça podem identificar diferents tipus de transport i tots són importants a l'hora de fer l'estudi d'impacte: el transport públic, els vehicles privats, les bicicletes, els aparcaments i la mobilitat dels vianants. La quantitat de tipus de transport que hi ha a la plaça, la centralitat que té i la convergència de tres de les vies principals de la ciutat, l'Avinguda Diagonal, l'Avinguda Meridiana i la Gran Via, fan que la Plaça de les

Glòries Catalanes s'entengui com una gran confluència vertebradora de mobilitat.

El procés constructiu de remodelació de la plaça ha d'aconseguir dissenyar-ne una que segueixi redistribuint el flux del trànsit però que alhora inciti als usuaris a fer ús del transport públic i que, a més, mantingui la seva centralitat. Durant aquest procés, tant la plaça com l'entorn patiran una sèrie de talls i desviaments de trànsit que podran derivar en congestions i en problemes de transport a la zona. Llavors caldrà ser previsors i considerar quines podran ser les millors alternatives de transport que causaran la menor problemàtica tant a vianants com a conductors i passatgers. I, en qualsevol cas, tal i com es diu al 'Compromís per Glòries', es vetllarà per evitar que les obres de la plaça condicionin la realització dels projectes de transport públic.

L'estudi de mobilitat incorporat a la Modificació del Pla General Metropolità contempla un augment considerable del trànsit local, preveient saturacions importants en les cruïlles Diagonal-Diputació i Diagonal-Lepant-Consell de Cent. Per complir amb el compromís de que la mobilitat privada minvarà respecte la pública, s'ha proposat que els carrils màxims per a aquest tram de l'Avinguda Diagonal sigui de 4 carrils en sentit Llobregat, així com un de segregat per a les bicicletes. Per evitar la congestió de les vies també es potenciarà l'ús dels vehicles d'alta ocupació (VAO), els quals comparteixen carril amb l'autobús.

Pel que fa a la gestió dels semàfors, es donarà prioritat als vianants del carrer Diputació que es considerarà com a vial amb el pas de vehicles restringit per aquest tram, limitant la seva amplada i el temps de verd corresponent.

I és amb totes aquestes mesures que es pretén reduir l'impacte que tindrà l'entrada a la ciutat per la Diagonal amb l'entorn.

Un cop finalitzades les obres es preveu que els impactes sobre mobilitat que s'hi generin siguin, en la seva gran majoria, positius. Per donar pes a aquesta afirmació val a dir que si per alguna cosa es caracteritza l'estructura actual de la plaça és per la mala connexió entre els diferents mitjans de transport públic. Així doncs, amb el projecte de remodelació es vol posar fi a aquest inconvenient que afecta principalment als veïns de la zona.

Recordem que la Plaça de les Glòries és un nus de comunicacions on hi conflueixen la línia 1 del metro, el Trambesòs, Rodalies de RENFE i diferents línies d'autobús; i que el projecte de remodelació preveu la construcció d'una nova estació dels Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya i una altra de Rodalies. Apart de les construccions es volen millorar les xarxes d'autobús i de

tramvia. Tot això es el que fa que sigui necessària una bona connexió entre els diferents modes de transport que hi ha la plaça.

Tornant al tema dels aparcaments, la remodelació de la plaça i en concret de la Gran Via comporta una disminució de l'espai destinat a l'aparcament de vehicles privats en superfície: Això s'ha solucionat amb la creació de dos pàrquings subterranis al costat muntanya de la Gran Via que compten, entre els dos, amb 648 places. La instauració dels aparcaments era una bona notícia per als veïns més afectats, ja que s'han construït a una de les zones amb més intensitat d'habitatges. Tot i així, l'espai públic del que abans gaudien els veïns s'ha vist afectat, cada cop més, per entitats privades que hi fan negoci i encara que no tots aprofitaran les places la descongestió que es farà de la superfície farà canviar la percepció que tenien els ciutadans de la zona.

#### **7.4. Impacte social**

Es preveu que durant el procés constructiu de remodelació de la plaça es generin directament uns 7.300 llocs de treball en les obres i en un futur s'espera que es puguin crear fins a uns 4.000-5.000 nous llocs de treball a la zona.

Tot això però, necessita uns bons equipaments que revitalitzin i dinamitzin la zona econòmicament, i els quals comportin un gran flux de persones cap a la plaça i el seu entorn.

## 8. Conclusions

Després d'haver consultat la documentació bibliogràfica i altres tipus d'informació, com vídeos i imatges, haver llegit i analitzat les notícies aparegudes en els mitjans de comunicació sobre les obres que s'estan realitzant a la Plaça de les Glòries Catalanes i després d'haver realitzat l'enquesta in situ s'ha arribat a unes conclusions.

D'entrada i valorant els impactes que generen les obres, considerem que tota la remodelació de la plaça és un fet positiu tant urbanísticament (pel que fa a l'entorn de la zona) com paisatgísticament, destacant la supressió del tambor i l'eliminació de l'impacte visual sobre la plaça (l'impacte amb més ressò). El seu enderroc suposa un abans i un després molt significatiu en la imatge de la plaça i la supressió de la barrera entre els barris.

L'impacte urbanístic que generarà la xarxa de transport públic suposarà una gran millora de la connectivitat i el fet de promoure l'ús d'aquest i intentar minvar l'ús del transport privat també és un aspecte positiu de la reforma.

D'altra banda, i centrant-nos més en els residents dels barris propers a la zona, els veïns afectats, el projecte de remodelació també esdevindrà quelcom positiu en les seves vides, ja que els aportarà la dotació de nous equipaments que o bé manquen o bé són quasi inexistent.

Respecte les obres que es van realitzar a la C-31, desmuntatge dels antics talussos, van aportar cert espai públic a banda i banda de la via. Aquestes noves zones verdes que es guanyen són un clar exemple d'alguns dels impactes positius que trobem un cop finalitzades les obres.

Pel que fa a la lluita contra els efectes del soroll de la C-31, amb la instal·lació de les pantalles i del paviment sonoreductor, s'ha aconseguit reduir en gran mesura la contaminació acústica. A més, aquesta es preveu minvar encara més un cop finalitzin les obres de la xarxa de mobilitat i es soterrin les principals vies de trànsit que actualment creuen la plaça en superfície.

Un altre aspecte positiu del projecte de remodelació de la Plaça de les Glòries és que la majoria de la gent està informada i es posiciona a favor dels canvis que s'hi estan realitzant. A més, l'estat d'opinió que suscita el canvi té connotacions i perspectives de creixement econòmic a la zona i s'espera una revaloració de les propietats immobiliàries, especialment dels pisos. Una dada que pot sorprendre donat el moment de crisi general que es percep actualment.

Els veïns han mostrat un gran interès per la nova creació de zones verdes mentre que el Museu del Disseny (DHUB) és el que menys interès ha



generat en l'estat d'opinió que s'ha copsat, consideren que aquest últim equipament és innecessari i aliè al barri .

Pel que fa a les infraestructures, la que més es valora és l'intercanviador de transport públic (malauradament un dels projectes que està més endarrerit).

I, respecte la nova situació del mercat del Encants Vells, generalment es mostra indiferència. Només mostra interès la gent gran i els residents de la zona des de fa molts anys.

Per últim, es creu que tot l'enrenou que hi ha ara a la plaça i als seus entorns es veurà compensat, tant ara -donat que les obres estan creant uns 7.300 llocs de treball- com d'aquí un temps, un cop acabin les obres –donat que s'espera una creació d'uns 5.000 llocs de treball- i amb les dotacions d'equipaments i les noves condicions de mobilitat de les que disposarà la nova Plaça de les Glòries s'aconseguirà l'objectiu previst per a aquesta.

## BIBLIOGRAFIA

### Referències bibliogràfiques

- Bassols, M.: «Ildefons Cerdà davant l'ordenació jurídica de l'urbanisme: Aportacions i anticipacions», dins les actes de les I Jornades Internacionals «Cerdà, urbs i territori», 1995.
- Bohigas, O.: *Barcelona entre el pla Cerdà i el barraquisme*. Barcelona: Edicions 62, 1963.
- *Cerdà, urbs i territori*, catàleg de l'exposició amb el mateix nom. Barcelona: Fundació Catalana per a la Recerca / Madrid: Electa, 1994.
- Fabre, J., i Huertas, J.: *Burgesa i revolucionària: La Barcelona del segle XX*. Barcelona: Flor del Vent, 2000.
- Garcia, M.: *La Plaça de les Glòries: una nova forma, una nova oportunitat...?*, UPC2009.
- Herrero, M.: *Plaça de les Glòries. Anuari Territorial de Catalunya*, 2003.
- Jordi, M.: *Transformació urbana de la Plaça de les Glòries i entorns (Barcelona)*. Anuari Territorial de Catalunya, 2011.
- Jordi, M.: *Transformació urbana de la Plaça de les Glòries i entorns (Barcelona)*. Anuari Territorial de Catalunya, 2012.
- Permanyer, Lluís: *L'Eixample: 150 anys d'història*. Barcelona: Viena Edicions / Ajuntament de Barcelona, 2008.
- Soria, A.: «Actualidad de la Teoría de Cerdà», dins les actes de les I Jornades Internacionals «Cerdà, urbs i territori», 1995.
- Xalabarder, M.: *Millora urbana de la Plaça de les Glòries (Barcelona)*. Anuari Territorial de Catalunya, 2004.
- Xalabarder, M.: *Millora urbana de la Plaça de les Glòries (Barcelona)*. Anuari Territorial de Catalunya, 2006.
- Xalabarder, M.: *Millora urbana de la Plaça de les Glòries (Barcelona)*. Anuari Territorial de Catalunya, 2007.
- Xalabarder, M.: *Transformació urbana de la Plaça de les Glòries i entorns (Barcelona)*. Anuari Territorial de Catalunya, 2008.

### Altra documentació consultada

- Document: *Compromís per Glòries*
- Document: *Actuacions del Pla per la reducció de la contaminació acústica de Barcelona*. Ajuntament de Barcelona, Barcelona pel Medi Ambient: [www.bcn.cat/mediambient](http://www.bcn.cat/mediambient)
- Document: *Pla per la reducció de la contaminació acústica de la ciutat de Barcelona (2010-2020)*. Ajuntament de Barcelona, Barcelona pel Medi Ambient: [www.bcn.cat/mediambient](http://www.bcn.cat/mediambient)

- Quadern de treball: El Pla Cerdà. Un model d'urbanisme. Consorci d'Educació de Barcelona. Generalitat de Catalunya. Ajuntament de Barcelona.
- La transformació de la Plaça de les Glòries i el seu entorn. Ajuntament de Barcelona i BIM/SA. [www.bcn.cat](http://www.bcn.cat)
- Revista "Barcelona metròpolis mediterrània" núm.76:  
[http://www.publicacions.bcn.es/catala/bmm/ebmm\\_56.htm](http://www.publicacions.bcn.es/catala/bmm/ebmm_56.htm)

### **Notícies de premsa BTV**

- Arderius, E.: *El Grup Municipal del PSC presenta el seu projecte per a la plaça de les Glòries*, 07.05.2012.
- *L'adéu a l'anella viària de les Glòries haurà d'esperar un any*, 30.11.2012.
- *El PP acorda amb el govern invertir 15 milions d'euros més per iniciar el túnel de les Glòries*, 13.03.2013.
- *El PSC vol equipaments i pisos a Glòries abans que enderrocar l'anell viari*, 11.04.2013.
- *Tomben la proposta del PSC per ajornar l'enderrocament de l'anell de les Glòries*, 18.04.2013
- Cortés, C.: *Operaris i comerciants sumen esforços un mes abans del trasllat als nous Encants*, 07.05.2013.
- Garcia, M.: *Es publiquen les bases del concurs per al projecte de la plaça de les Glòries*, 08.04.2013.
- *Vals dels veïns de les Glòries exigint els equipaments promesos*, 04.04.2011.
- *El Grup Municipal d'Unitat per Barcelona vol que el tambor de les Glòries sigui un parc elevat*, 09.05.2012.
- Garcia, M.: *Els veïns es queixen pel retard en la construcció d'equipaments a Glòries*, 24.03.2010.

### **Notícies de premsa La Vanguardia**

- La plaza de las Glòries se queda sin túneles este mandato, 11/07/2012, Silvia Angulo.
- Glòries: Historia de una 'no-plaza', 06/08/2012
- Barcelona prevé empezar el derribo definitivo del anillo de Glòries en noviembre del 2013, 30/11/2012
- Glòries gana tres plazas tras la urbanización del entorno del DHUB, 08/02/2013
- Los vecinos de Glòries y la oposición reprochan a CiU atrasar las obras y la inversión, 20/02/2013

- Publicadas las bases del concurso para urbanizar la plaza de las Glòries, 08/04/2013
- La plaza de las Glòries, con y sin anillo viario, 07/05/2013

### **Pàgines Web consultades**

- [art-en-vena.blogspot.com.es](http://art-en-vena.blogspot.com.es)
- [avvclotcampdelarpa.cat](http://avvclotcampdelarpa.cat)
- [barcelonaesdeveniments.blogspot.com.es](http://barcelonaesdeveniments.blogspot.com.es)
- [buscantraons.blogspot.com.es](http://buscantraons.blogspot.com.es)
- [cadacosasutiempo.blogspot.com.es](http://cadacosasutiempo.blogspot.com.es)
- [classicsalaromana.blogspot.com.es](http://classicsalaromana.blogspot.com.es)
- [ggaestructuras.wordpress.com/](http://ggaestructuras.wordpress.com/)
- [nyc-architecture.com](http://nyc-architecture.com)
- [tallermetropolisesarq.wordpress.com](http://tallermetropolisesarq.wordpress.com)
- [territori.scot.cat](http://territori.scot.cat)
- [viajesturisticos.org](http://viajesturisticos.org)
- [www.324.cat](http://www.324.cat)
- [www.absolutmadrid.com](http://www.absolutmadrid.com)
- [www.adif.es](http://www.adif.es)
- [www.anycerda.org](http://www.anycerda.org)
- [www.barcelonaturisme.com](http://www.barcelonaturisme.com)
- [www.bcn.cat](http://www.bcn.cat)
- [www.btv.cat](http://www.btv.cat)
- [www.concienciaeco.com](http://www.concienciaeco.com)
- [www.dhub-bcn.cat/](http://www.dhub-bcn.cat/)
- [www.dhub.es](http://www.dhub.es)
- [www.elperiodico.com](http://www.elperiodico.com)
- [www.encants.cat](http://www.encants.cat)
- [www.enllave.es](http://www.enllave.es)
- [www.gencat.cat](http://www.gencat.cat)
- [www.glories.cat](http://www.glories.cat)
- [www.guardian.co.uk](http://www.guardian.co.uk)
- [www.icc.cat](http://www.icc.cat)
- [www.idescat.cat](http://www.idescat.cat)
- [www.ietcat.org](http://www.ietcat.org)
- [www.glenwoodnyc.com](http://www.glenwoodnyc.com)
- [www.skyscrapercity.com](http://www.skyscrapercity.com)
- [www.tarragona.cat](http://www.tarragona.cat)
- [www.upf.edu](http://www.upf.edu)

## ÍNDEX DE FIGURES

Figura 1.- Reconstrucció d'una àgora.....	6
Figura 2.- Vida quotidiana a l'àgora.....	6
Figura 3.- Fòrum de Roma reconstruït.....	7
Figura 4.- Confluència de les Avingudes Diagonal, Meridiana i la Gran Via.....	9
Figura 5.- Vista aèria de l'espai de la plaça l'any 1991.....	10
Figura 6.- Vista aèria de la plaça l'any 1992.....	10
Figura 7.- Lateral del tambor, barrera visual.....	11
Figura 8.- Vista de l'estructura viària elevada.....	11
Figura 9.- Imatge aèria de la Plaça de les Glòries des del costat mar.....	12
Figura 10.- Vista aèria de la Plaça de les Glòries l'any 2011.....	13
Figura 11.- Muralles de la ciutat de Barcelona.....	14
Figura 12.- “Abajo las murallas”.....	15
Figura 13.- Retrat d'Ildefons Cerdà realitzat per Ramón Martí Alzina (1878)....	16
Figura 14.- Plànol original del Pla Cerdà.....	19
Figura 15.- Detalls geomètrics en planta de dues illes del Pla Cerdà.....	19
Figura 16.- Densificació de les illes de Cerdà.....	21
Figura 17.- Vista aèria de l'Eixample.....	22
Figura 18.- Fotoplà de l'Eixample de Barcelona, 2004.....	23
Figura 19.- Barris del districte de l'Eixample.....	24
Figura 20.- Barris del districte de Sant Martí.....	25
Figura 21.- La policia decomissant material ambulant a la plaça.....	26
Figura 22.- Proposta del nou intercanviador i de les noves estructures ferroviàries.....	34
Figura 23.- Distribució de sectors i nous equipaments.....	36
Figura 24.- Esquema en planta de la proposta viària.....	37
Figura 25.- Sector Glòries-Meridiana Sud.....	38
Figura 26.- Obres de deconstrucció del tambor de la Plaça de les Glòries.....	39
Figura 27.- Bus circulant per la part inferior de l'anella viària.....	40
Figura 28.- Fotografia del Mercat dels Encants Vells.....	40
Figura 29.- Situació actual i emplaçament futur dels Encants.....	41
Figura 30.- Fotografia del Mercat Fira de Bellcaire.....	41
Figura 31.- Imatge de les obres dels nous Encants.....	42



Figura 32.- Imatge del futur equipament dels nous Encants.....	43
Figura 33.- Bosquet que acollirà el mercat dels nous Encants.....	43
Figura 34.- Tram escollit i acotat de la Gran Via.....	44
Figura 35.- Distribució de l'espai superficial de la Gran Via.....	45
Figura 36.- Distribució del tram soterrat de la Gran Via.....	45
Figura 37.- Museu del Disseny Dhub.....	46
Figura 38.- Com quedarà l'espai del Dhub un cop acabin les obres.....	48
Figura 39.- Esquema del equipaments previstos a la Plaça de les Glòries.....	56
Figura 40.- High Line de Nova York.....	58
Figura 41.- High Line de Nova York.....	58
Figura 42.- High Line de Nova York.....	58
Figura 43.- High Line de Nova York.....	58
Figura 44.- Jardí vertical de Madrid.....	59
Figura 45.- Jardí vertical de Madrid.....	59
Figura 46.- Jardí vertical de Tarragona.....	59
Figura 47.- Jardí vertical de Tarragona.....	59
Figura 48.- AAVV de la Sagrada Família, el Poblenou, el Clot-Camp de l'Arpa i el Fort Pienc expressant el seu desacord.....	60
Figura 49.- Pantalla d'aïllament acústic.....	67
Figura 50.- Murs verticals del tram Gran Via-C-31.....	67

## ÍNDEX DE TAULES

Taula 1.- Població per barris i districtes segons el sexe. Valors absoluts i percentatges, 2011.....	28
Taula 2.- Població per barris i districtes segons grups d'edat. Valors absoluts i percentatges, 2011.....	29
Taula 3.- Població per barris i districtes segons el lloc de naixement. Valors absoluts i percentatges, 2011.....	30
Taula 4.- Població per barris i districtes segons el nivell acadèmic. Valors absoluts i percentatges, 2011.....	31
Taula 5.- Taxa d'atur per barris i districtes els anys 2009, 2010 i 2011.....	32

## ANNEX 1. Enquesta

Les preguntes i les respostes de les 14 persones enquestades són les següents:

1. Està al corrent del projecte de modificació de les Glòries (Soterrament de la Gran Via, trasllat del Encants Vells, millora d'equipaments i zones verdes)?

- Sí: 10
- No: 4

2. Creu que millorarà la qualitat de vida de la gent del barri?

- Sí: 10
- No: 4

3. Freqüenta la fira de Bellcaire (Mercat dels Encants Vells)?

- Sí: 6
- No: 8

4. Què li sembla que la fira de Bellcaire (Mercat dels Encants Vells) canviï d'ubicació amb una millora d'instal·lacions (sota la Gran Via)?

- Positiu: 6
- NS/NC: 6
- Negatiu: 2

5. Continuarà fent ús de la fira?

- Si: 4
- NS/NC: 3
- No: 7

6. Creu que incrementarà l'activitat econòmica (botigues, bars..) a la zona?

- Si: 10
- NS/NC: 2
- No: 2

7. Creu que les molèsties ocasionades per les obres seran compensades posteriorment amb les millores?

- Sí: 8
- Potser: 4
- No: 2

8. Quin dels equipaments li sembla més interessant o troba que necessita més el barri?

- CAP: 4
- Biblioteca: 4
- Centre de disseny: 0
- Zones verdes: 8

9. Quina infraestructura li sembla més interessant o necessària pel barri?

- Deconstrucció de l'anell viari, soterrament de la Gran Via: 4
- Nova estació ferroviària (Rodalies): 2
- Intercanviador transport públic (tren-metro-bus...): 8